

625.3
DIL
2. c.1

**JALUR PEDESTRIAN PADA SENTRA PERDAGANGAN
ELEKTRONIKA DAN ONDERDIL KENDARAAN
DITINJAU DARI PERILAKU PENGGUNA**
(Studi Kasus : Koridor Jalan MT. Haryono Semarang)

T E S I S

Disusun dalam rangka memenuhi
Persyaratan Program Magister Teknik Arsitektur



Disusun Oleh :

Yudha Bhakti Diliawan
NIM : L4B001195

**PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG
2003**

UPT-PUSTAK-UNBIP

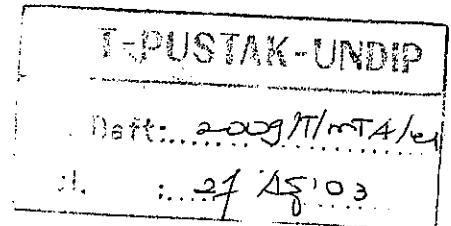
**JALUR PEDESTRIAN PADA SENTRA PERDAGANGAN
ELEKTRONIKA DAN ONDERDIL KENDARAAN
DITINJAU DARI PERILAKU PENGGUNA**

(Studi Kasus : Koridor Jalan MT. Haryono Semarang)

Disusun Oleh :

Yudha Bhakti Diliawan

NIM : L4B001195



Dipertahankan di depan Dewan Penguji

Pada tanggal :

15 Februari 2003

Tesis ini telah diterima

Sebagai persyaratan memperoleh Gelar Magister Teknik
Bidang Ilmu Teknik Arsitektur

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Handwritten signature of Ir. Edi Purwanto, MT.

(Ir, Edi Purwanto, MT)

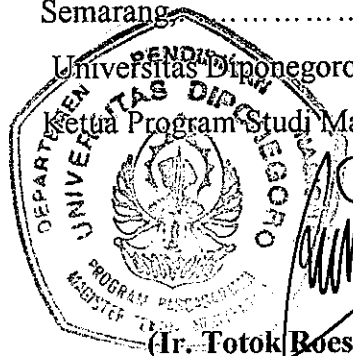
Handwritten signature of Ir. Djoko Indrosaptono, MT.

(Ir. Djoko Indrosaptono, MT)

Semarang

Universitas Diponegoro Program Pasca Sarjana

Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur



(Ir. Totok Roesmanto, M. Eng)

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, tuntutan dan karunia Nya kepada penulis selama proses penelitian dan penyusunan thesis dengan judul :

**JALUR PEDESTRIAN PADA SENTRA PERDAGANGAN
ELEKTRONIKA DAN ONDERDIL KENDARAAN
DITINJAU DARI PERILAKU PENGGUNA
(Studi Kasus : Koridor Jalan MT. Haryono Semarang)**

Penulis tertarik kepada interaksi pejalan kaki dan lingkungan didorong oleh keinginan untuk mengamati lebih jauh tentang perilaku pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pejalan kaki di kawasan perdagangan dan jasa sebagai media aktivitas serta setting yang diinginkan sesuai dengan tuntutan atribut dan propertinya.

Tesis ini berhasil berkat dukungan dan bantuan yang diberikan oleh berbagai pihak kepada penulis, sehubungan dengan hal tersebut penulis mengucapkan terimakasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada :

1. Ir. Edi Purwanto, MT dan Djoko Indrosaptono, MT; selaku pembimbing utama dan pendamping, yang telah memberikan kritik, saran, bimbingan, pengarahan dan koreksi serta memperluas wawasan dalam penyusunan tesis ini.
2. Ir Edy Darmawan, M. Eng; selaku dosen penguji, yang juga memberikan kritik, saran, bimbingan, pengarahan dan koreksi dalam memperluas wawasan dan memantapkan penyusunan tesis ini.
3. Ir. Totok Roesmanto, M. Eng; selaku Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.

4. Orang tua saya atas dorongan doa selama ini, sehingga tesis ini dapat selesai.
5. Maileni, ST; sebagai pendamping hidup saya yang telah banyak memberikan dorongan dan semangat dalam proses penyusunan tesis ini.
6. Ir. Djatmiko Waloejono, MT; selaku pimpinan perusahaan tempat saya bekerja yang telah mendukung pendidikan yang saya tempuh.
7. Teman angkatan II, program pasca sarjana MTA Urban Design, Ir. Taufiek H; Ir. Ristiyanto; Ir. Lilik; Cahyo Bandono, ST; Felesia, ST; dan Hanifah, ST yang selalu kompak dan men-support atas selesainya tesis ini.
8. Para responden dan semua pihak yang tidak dapat disebut satu persatu yang telah terlibat dalam penelitian ini baik langsung maupun tidak langsung.

Penulis berharap, semoga tesis ini bermanfaat bagi pembaca sebagai satu wawasan pengembangan ilmu arsitektur. Kritik dan saran terhadap hasil penelitian ini sangat diharapkan untuk menambah wawasan penulis selanjutnya.

Semarang, Februari 2003

Penyusun

ABSTRACT

This, time the corridor of MT. Haryono street has been grow up to be a function area of the commercial and service, expecially commercial electronic and spare part vehicle (car or motor cycle) center. The change influences to more pedestrian invited with providing pedestrian facilities, that is pedestrian ways. The componen invited of pedestrian in MT. Haryono street is a interesting phenomenon for a research, because it is a different with the others commercial corridor.

In condition now, pedestrian have been walking in a slowly ways or side of the street. This condition caused by condition of pedestrian way which damage, not humanis from the dimention, have been placed with PKL, store activity, or vehicle parking.

The aim of this research to investigate attribute and property preffered by pedestrian from the pattern of setting which made up and the pedestrian phenomenon by Behavior Theory, stressed on interaction between human and environment, this research is done using Rationalitic approach.

The componen of setting covers : pedestrian ways as setting, the pedestrian as user, attribute as quality of the relationship between setting and behaviour, property is a characteristic of component quality.

Exploration data with study of behaviour using Method of Mapping Behaviour, which by using this method can get an information about the phenomenon of human behaviour in a group people that linked to the spatial system.

This method have a two ways of Behaviour Mapping : Person Centered Mapping and Place Centered Mapping. Person Centered Mapping is used to know about pedestrian movement in the certain period and Place Centered Mapping is used to know about how pedestrians accommodate there behaviour in the certain situation.

Research data are collected in two ways, those are field observation and interview with responden and furthermore analyzing in content similarity and descriptive.

With the product of a finding research have expressed : a).Attribute which is preffered by the pedestrian MT. Haryono street are accessibility, physical comfortably, sensory comfortably, safety / security, visibility and crowdedness. Safety / security attribute is most likely with a pedestrian, b).To provide property which support the attribute, which is preffered by pedestrian in corridor MT. Haryono street Semarang, c).To provide the pedestrian way as setting, which is preffered by pedestrian in corridor MT. Haryono street Semarang by behaviour approach, d).The provide of attribute and property for a PKL, becak driver, vehicle driver, shopkeepers and parking man MT. Haryono street, e).The provide of parking area in corridor MT. Haryono street Semarang according to demand their attribute and property. f).The relationship configuration among segments in corridor MT. Haryono street Semarang according a correlation and interelation from the pedestrian demand both attribute and property.

ABSTRAK

Saat ini koridor jalan MT. Haryono telah tumbuh menjadi daerah fungsi perdagangan dan jasa terutama sebagai sentra perdagangan elektronika dan onderdil kendaraan. Perubahan tersebut berpengaruh terhadap bertambahnya pengunjung terkait dengan penyediaan fasilitas untuk pejalan kaki yaitu jalur pejalan kaki. Hal yang terkait dengan pejalan kaki di jalan MT. Haryono adalah fenomena yang menarik untuk diteliti karena berbeda dengan koridor perdagangan yang lain.

Dalam kondisi saat ini, pejalan kaki masih banyak yang berjalan di jalur lambat atau tepi jalan raya. Hal ini disebabkan karena kondisi jalur pejalan kaki yang rusak, kurang humanis dari segi dimensinya, ditempati oleh pedagang kaki lima, aktivitas toko atau parkir kendaraan.

Penelitian ini bertujuan untuk meneliti atribut dan properti yang diinginkan oleh pejalan kaki dari fenomena dan pola setting yang terbentuk dengan penggunaan teori perilaku, penekanan pada interaksi manusia dan lingkungan., penelitian ini dilakukan menggunakan pendekatan "Rasionalistik".

Komponen setting meliputi, jalur pedestrian sebagai setting, pejalan kaki sebagai pengguna, atribut merupakan kualitas hubungan antara setting dan perilaku dan properti terkait karakteristik dari kualitas komponen.

Pengungkapan data dengan studi perilaku menggunakan Metode Pemetaan Perilaku, dimana dengan menggunakan metode ini dapat diperoleh informasi tentang fenomena kelompok perilaku kelompok orang yang dihubungkan dengan sistem ruang.

Metode ini memakai 2 (dua) cara pemetaan perilaku : Person Centered Mapping dan Place Centered Mapping. Person Centered Mapping digunakan untuk mengetahui pergerakan pejalan kaki pada periode waktu tertentu, sedangkan Place Centered Mapping digunakan untuk mengetahui bagaimana akomodasi perilaku pejalan kaki dalam suatu situasi, waktu dan tempat tertentu.

Data penelitian dikumpulkan dalam 2 (dua) cara, yaitu : pengamatan lapangan dan wawancara dengan responden dan selanjutnya dianalisa dengan menggunakan kesamaan isi dan deskriptif.

Berdasarkan hasil temuan penelitian diungkapkan : A.Atribut yang diinginkan oleh pejalan kaki jalan MT. Haryono adalah aksesibilitas, kenyamanan fisik, kenyamanan sensory, keamanan, visibilitas dan kesesakan. Atribut keamanan lebih diminati oleh pejalan kaki, B.Kebutuhan penyediaan properti yang mendukung atribut yang diinginkan oleh pejalan kaki di koridor jalan MT. Haryono Semarang, C.Kebutuhan penyediaan jalur pedestrian sebagai setting yang diinginkan oleh pejalan kaki di koridor jalan MT. Haryono Semarang dengan pendekatan perilaku, D.Kebutuhan atribut dan properti untuk PKL, penarik becak, pengemudi kendaraan, penjual toko dan tukang parkir jalan MT. Haryono, E.Kebutuhan tempat parkir di koridor jalan MT. Haryono Semarang berdasarkan tuntutan pejalan kaki dan sopir kendaraan bermotor yang sesuai dengan kebutuhan atribut dan properti masing-masing, F.Hubungan konfigurasi antar segmen di koridor jalan MT. Haryono Semarang terhadap korelasi dan interelasi dari tuntutan atribut dan properti pejalan kaki.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRACT	v
ABSTRAK	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR DIAGRAM	xiii
DAFTAR GRAFIK	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang	1
I.2 Perumusan Masalah	7
I.3 Tujuan Penelitian	8
I.4 Manfaat Penelitian	8
I.5 Lingkup Penelitian	9
I.6 Keaslian Penelitian	10
I.7 Sistematika Pembahasan	12
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	 15
2.1 Teori Pejalan Kaki	15
2.1.1 Pengertian	15
2.1.2 Jenis Pejalan Kaki Menurut Sarana Perjalanan	17
2.1.3 Tujuan Kegiatan Pejalan Kaki	18
2.1.4 Jarak Tempuh Dan Faktor Yang Mempengaruhi	19
2.2 Teori Jalur Pejalan Kaki	21
2.2.1 Pengertian	21
2.2.2 Fasilitas Jalur Pejalan Kaki	23
2.2.3 Perkembangan Jalur Pejalan Kaki	25

2.2.4	Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki	27
2.2.5	Elemen Dan Faktor Pendukung Jalur Pejalan Kaki	30
2.2.6	Aktivitas Pada Jalur Pejalan Kaki	33
2.2.7	Jalur Pejalan Kaki sebagai Ruang Publik	34
2.2.8	Setting Perilaku Pada Jalur Pejalan Kaki	36
2.3	Teori Tentang Perilaku	39
2.3.1	Pengertian	39
2.3.2	Pemenuhan Kebutuhan Manusia	42
2.3.3	Pembentukan Perilaku Manusia	43
2.3.4	Interaksi Sosial Manusia Dengan Lingkungannya	43
2.3.5	Perilaku Konsumen	53
2.3.6	Kognisi	54
2.3.7	Motivasi	54
2.3.8	Persepsi	56
2.4	Landasan Teori	57
BAB III	METODOLOGI DAN METODE PENELITIAN	63
3.1	Metodologi Penelitian	63
3.2	Metode Penelitian	64
3.2.1	Landasan Dasar Penelitian	64
3.2.2	Obyek Wilayah Penelitian	65
3.2.3	Tahapan Penelitian	65
3.2.4	Pembagian Segmen Kawasan	66
3.2.5	Teknik pengambilan Data Informasi Dan Komunikasi	69
3.2.6	Waktu Penelitian	70
3.2.7	Penentuan Responden	71
3.2.8	Penentuan Variable Penelitian	72
3.2.9	Analisa Data	74
3.2.10	Alat / Instrumen Penelitian	77
3.2.11	Kesulitan yang dihadapi	78

BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	80
4.1	Latar Belakang Historis	80
4.1.1	Perkembangan Historis Kota Semarang	80
4.1.2	Perkembangan Historis Jl. MT. Haryono	80
4.2	Tinjauan Koridor Jl. MT. Haryono	88
4.2.1	Tata Guna Lahan	90
4.2.2	Tinjauan Aspek Aksesibilitas	92
4.2.3	Tinjauan sebagai kawasan perdagangan	93
4.3	Tinjauan Jl. Kartini / Kp. Kali – Bubakan dalam konteks Kawasan	96
4.3.1	Letak dan peranan penggal Jl. Kartini / Kp. Kali –Bubakan	96
4.3.2	Kondisi fisik penggal jalan	99
4.3.3	Elemen fisik penggal jalan	99
4.4	Karakteristik Segmen-segmen Penggal Jl. Kartini / Kp. Kali- Bubakan	106
4.4.1	Segmen I penggal Jl. Kartini sampai pertigaan Jl. Kp. Karang Geneng Utara	106
4.4.2	Segmen II penggal Jl. Kampung Karang Geneng Utara sampai perempatan Jl. Sidorejo	113
4.4.3	Segmen III penggal Jl. Sidorejo sampai pertigaan kampung Bustaman Gedong	119
4.4.4	Segmen IV Kampung Bustaman Gedong sampai batas Bundaran Bubakan	122
4.5	Karakteristik Aktivitas Segmen-segmen Jl. MT. Haryono	126
4.5.1	Aktivitas pejalan kaki segmen I penggal Jl. Kartini - Jl. Kp. Karang Geneng Utara	126
4.5.2	Aktivitas pejalan kaki segmen II penggal Jl. Kp. Kr. Geneng Utara – Perempatan Jl. Sidorejo	129
4.5.3	Aktivitas pejalan kaki segmen III penggal Jl. Sidorejo - Pertigaan Jl. Kp. Bustaman	132

4.5.4.	Aktivitas pejalan kaki segmen IV penggal Jl Kp. Bustaman Gedong – Bubakan	134
4.6	Data dan Analisa Data	137
4.6.1.	Data Place Centered Mapping	137
4.6.2.	Data Person Centerede Mapping	143
4.6.3.	Data wawancara kuesioner	150
4.7	Temuan Penelitian	165
4.7.1.	Temuan berdasarkan data Place Centered Mapping	165
4.7.2.	Temuan kondisi jalur pejalan kaki	167
4.7.3.	Temuan penelitian terkait atribut dan properti	206
4.7.4.	Temuan penelitian terkait dengan parkir	212
4.7.5.	Ciri Aktivitas segmen dengan setting	213
4.8	Pembahasan	218
4.8.1.	Pembahasan terhadap tututan atribut dan properti	219
4.8.2.	Pembahasan yang menyangkut tuntutan kebutuhan atribut dan properti	235
4.8.3.	Pembahasan tentang tempat parkir pinggir jalan dan Jalur lambat	241
4.8.4.	Pembahasan tentang keterkaitan hubungan antar segmen	244
BAB V	KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	257
5. 1	Kesimpulan	257
5. 2	Rekomendasi	260

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Jalur pedestrian pada suatu fungsi perdagangan	15
Gambar 2.2	Jalur pedestrian digunakan sebagai jalur penyebrangan	24
Gambar 2.3	Jalur pedestrian yang bersifat rekreatif pada taman kota	24
Gambar 2.4	Jalur pedestrian untuk berjalan dan duduk	25
Gambar 2.5	Jalur pedestrian berbentuk semi mall	26
Gambar 2.6	Standart dimensi jalur pedestrian	28
Gambar 2.7	Paving salah satu pembentuk jalur pejalan kaki	31
Gambar 2. 8	Karakter perilaku pejalan kaki	39
Gambar 2. 9	Karakter pejalan kaki	40
Gambar 3.1	Peta pembagian segmen	68
Gambar 4.1	Peta kota Semarang tahun 1719	81
Gambar 4.2	Peta kota Semarang tahun 1741	81
Gambar 4.3	Peta kota Semarang tahun 1810 – 1813	81
Gambar 4.4	Peta kota Semarang tahun 1922 oleh Thomas Karsten	83
Gambar 4.5	Peto koridor Jl. MT. Haryono dalam skala kota	92
Gambar 4.6	Peta penggal Jl. Kartini / Kp. Kali – Bubakan	97
Gambar 4.7	Kondisi dan foto Jl. MT. Haryono penggal Jl. Kartini / Kp. Kali – Bubakan	98
Gambar 4.8	Potongan Jl. Segmen I penggal Jl. Kartini sampai pertigaan Jl. Kp. Karang Geneng Utara	106
Gambar 4.9	Peta dan foto segmen I Jl. MT. Haryono penggal Jl. Kartini / Kp. Kali – Bubakan	108
Gambar 4.10	Potongan Jl. Segmen II penggal Jl. Kampung Karang Geneng Utara sampai perempatan Jl. Sidorejo	113
Gambar 4.11	Peta dan foto segmen II Jl. MT. Haryono penggal Jl. Kartini / Kp. Kali – Bubakan	115
Gambar 4.12	Potongan Jl. Segmen III penggal Jl. Sidorejo sampai pertigaan kampung Bustaman Gedong	119

Gambar 4.13	Peta dan foto segmen III Jl. MT. Haryono penggal Jl. Kartini / Kp. Kali – Bubakan	120
Gambar 4.14	Potongan Jl. Segmen IV Kampung Bustaman Gedong sampai batas Bundaran Bubakan	112
Gambar 4.15	Peta dan foto segmen IV Jl. MT. Haryono penggal Jl. Kartini Kp. Kali – Bubakan	124
Gambar 4.16	Peta Place Centered Mapping Jl. MT. Haryono	140
Gambar 4.17	Peta Person Centered Mapping Jl. MT. Haryono	146
Gambar 4.18	Susunan jalur pedestrian yang dilewati pejalan kaki	152
Gambar 4.19	Jalur lambat yang dilewati beberapa pejalan kaki	153
Gambar 4.20	Anak sekolah yang memiringkan badan menghindari becak	154
Gambar 4.21	Beberapa orang yang menyeberangi jalan raya	155
Gambar 4.22	Suasana di salah satu sudut sisi barat Jl. MT. Haryono	159
Gambar 4.23	Pejalan kaki menuju ke Utara	161
Gambar 4.24	Area di depan ruko Mataram dipakai menunggu angkutan umum	162
Gambar 4.25	Suasana parkir pengunjung / pejalan kaki di depan pertokoan	164
Gambar 4.26	Ketinggian bangunan (B) di pohon (A) yang mempengaruhi kenyamanan sensory	177
Gambar 4.27	Suasana pejalan kaki di depan pertokoan	190
Gambar 4.28	Tukang parkir menjaga sepeda motor	210
Gambar 4.29	Tukang kunci berada di parkir pinggir jalan	211
Gambar 4.30	Satu bentuk parkir di Timur Jl. MT. Haryono pada jalur lambat	212
Gambar 4.31	Peta atribut 1	224
Gambar 4.32	Peta atribut 2	229
Gambar 4.33	Peta atribut 3	234
Gambar 4.34	Pola setting jalur pedestrian Jl. MT. Haryono	254
Gambar 4.35	Hubungan konfigurasi jalan	255
Gambar 4.36	Tabel hubungan koridor jalan	256

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 1.1	Alur pikir	14
Diagram 2.1	Proses aktivitas	42
Diagram 2.2	Interaksi hubungan manusia	44
Diagram 2.3	Skema persepsi	47
Diagram 2.4	Diagram model tempat atau ruang	53
Diagram 2.5	Diagram landasan teori	60
Diagram 2.6	Hubungan landasan teori dengan kajian pustaka	61
Diagram 3.1	Proses kegiatan penelitian	79
Diagram 4.1	Rencana pengembangan Jl. MT. Haryono Semarang	96
Diagram 4.2	Pencapaian pejalan kaki di pertokoan Jl. MT Haryono	111
Diagram 4.3	Pencapaian pejalan kaki di pertokoan Jl. MT Haryono	117
Diagram 4.4	Pencapaian pejalan kaki dipertokoan Jl. MT. Haryono	125
Diagram 4.5	Tempat spesifik pejalan kaki Jl. MT. Haryono	141
Diagram 4.6	Perilaku pejalan kaki Jl. MT. Haryono	147
Diagram 4.7	Pergerakan pejalan kaki Jl. MT. Haryono	148
Diagram 4.8	Temuan penelitian jalur pejalan kaki area Jl. Kartini	169
Diagram 4.9	Temuan penelitian jalur pejalan kaki area Ruko Matram	170
Diagram 4.10	Penelitian perempatan Jl. Pringgading	173
Diagram 4.11	Temuan penelitian jalur pejalan kaki area Ligu Utara – Kr. Geneng Utara	176
Diagram 4.12	Temuan penelitian jalur pejalan kaki area Kr. Kojo Utara – Kr. Kebon Selatan	178
Diagram 4.13	Temuan penelitian jalur pejalan kaki area Pertigaan Kr. Saru	181
Diagram 4.14	Temuan penelitian jalur pejalan kaki area Jagalan Timur – Kr. Loo	184
Diagram 4.15	Temuan penelitian jalur pejalan kaki area Kr. Loo – Jagalan	187
Diagram 4.16	Temuan penelitian jalur pejalan kaki area sekitar Jl. Kentangan	189
Diagram 4.17	Temuan penelitian jalur pejalan kaki area sekitar Pertigaan Jl. Kulitan	193

Diagram 4. 18 Temuan penelitian jalur pejalan kaki area Jl. Petudungan – Pusporagan	195
Diagram 4. 19 Temuan penelitian jalur pejalan kaki area Utara Jl. Bustaman	198
Diagram 4. 20 Temuan penelitian jalur pejalan kaki area Taman Winangun	200
Diagram 4. 21 Temuan penelitian jalur pejalan kaki area sekitar Bubakan	203

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4.1	Motif responden datang di segmen I.	110
Grafik 4.2	Motif responden datang di segmen II	116
Grafik 4.3	Motif responden datang di segmen III	121
Grafik 4.4	Motif responden datang di segmen IV	123
Grafik 4.5	Jumlah pejalan kaki segmen I	128
Grafik 4.6	Jumlah pejalan kaki segmen II	131
Grafik 4.7	Jumlah pejalan kaki segmen III	133
Grafik 4.8	Jumlah pejalan kaki segmen IV	135

DAFTAR LAMPIRAN

Daftar pertanyaan	1
Hasil pemetaan perilaku pejalan kaki Jl. MT. Haryono Semarang	6

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Semarang merupakan kota besar sebagai ibukota propinsi Jawa Tengah menuju kota metropolitan untuk masa mendatang semakin lama sarat menghadapi segala macam permasalahan. Hal tersebut wajar, karena semakin besar suatu kawasan maka akan semakin besar dan kompleks pula permasalahan yang ada pada kawasan tersebut.

Pada dasarnya kota adalah merupakan hasil dari bentukan fisik (Physicall Spatial Entity) kumpulan elemen-elemen kota yang kongkrit dalam skala besar yang tumbuh dan berkembang terakumulasi dari waktu ke waktu membentuk kesatuan fungsi dan bentuk yang dinamik (Rossi, 1982). Berbagai bentukan fisik ini menimbulkan suatu permasalahan pada titik-titik dan sumbu dalam suatu kota termasuk kota Semarang.

Salah satu permasalahan yang timbul adalah selama ini masyarakat kota Semarang selalu terkonsentrasi pada kawasan Simpang Lima, yang mana akan semakin penuh karena lahannya tetap. Akan tetapi hal tersebut membawa dampak, mengingat bahwa masyarakat Semarang masih Simpang Lima sentris, yaitu makin bertambah padatnya jalan-jalan utama di kota Semarang pada jam atau waktu-waktu tertentu akibat adanya mobilitas masyarakat yang kian tinggi. Baik mobilitas yang mau bekerja, sekolah, berbelanja, hingga rekreasi atau sekedar jalan-jalan saja. Sedangkan seperti yang kita ketahui bersama bahwa mobilitas

tersebut sebagian besar harus lewat ataupun memang ingin lewat kawasan Simpang Lima, karena kalau belum lewat Simpang Lima tidak memuaskan.

Kutub perdagangan Simpang Lima memunculkan suatu sumbu perdagangan antara Simpang Lima, Johar, Tugu Muda yang dihubungkan oleh jalur atau jalan yang berfungsi sebagai area perdagangan yang ikut menunjang nafas hidup perdagangan kota Semarang salah satunya adalah jalan MT Haryono. Begitu banyak aktivitas yang terjadi di jalan MT. Haryono yang ditunjang oleh sarana dan prasarana baik fisik maupun non fisik ditunjang oleh segala aktivitas manusia yang memunculkan suatu perilaku dan aktivitas-aktivitas di sepanjang jalan tersebut terutama pejalan kaki sebagai pendukung dari simbiosis kegiatan tersebut. Dari sini munculah berbagai aktivitas yang sangat kompeten yang terkait dengan persoalan Urban Design seperti area parkir, kontribusi sirkulasi, pergerakan dan perilaku manusia serta atributnya.

Dalam perkembangannya, kawasan perdagangan di antara jalan MT Haryono dan jalan Dr. Cipto dengan luas peruntukan lahan perdagangan dan jasa mencapai 17,39% atau 386,53 Ha, dimana kawasan ini pada RUTRK masuk ke dalam kawasan BWK I yang ditetapkan sebagai kawasan komersial yang berada pada tiga titik kawasan yaitu Pasar Johar, Pasar Bulu, dan Pasar Peterongan. sangat berperan dalam kegiatan perekonomian Kota Semarang. Dan diantara ketiga titik tersebut yang mempunyai karakteristik yang cukup unik dan jalur perdagangan yang mempunyai nilai ekonomis yang tinggi yaitu jalan MT Haryono tersebut. (Abdul Rozak, 2001).

Koridor jalan MT Haryono memiliki peran yang penting dalam sejarah perkembangan Kota Semarang terutama semenjak 1741 saat pemusatan permukiman Cina di Pecinan antara Gg. Lombok dan Gg. Pinggir yang mengakibatkan terbentuknya jalur Kranggan dan saat ini jalan MT Haryono sendiri dibentuk menjadi satu kawasan yang berfungsi sebagai kawasan perdagangan. (Abdul Rozak, 2001). Saat ini pertumbuhan jalan MT Haryono sebagai kawasan perdagangan hingga saat ini telah menimbulkan ciri sebagai koridor perdagangan dengan pusat onderdil dan elektronik yang membedakan dengan koridor yang lain dari aktivitas perdagangan oleh pengguna jalan tersebut.

Fenomena ini memunculkan keadaan, dimana fungsi jalur pedestrian di kanan dan kiri di sepanjang jalan MT Haryono mengalami berbagai macam penambahan fungsi oleh aktivitas baru di luar dari pemilik pertokoan di sepanjang jalur tersebut. Mulailah muncul aktivitas fungsi baru yang sebenarnya bukan merupakan aktivitas yang ada pada jalur pedestrian tersebut sebagai jalur sirkulasi manusia maupun kendaraan saja namun memunculkan aktivitas baru yang mendukung dari kegiatan utama di sepanjang jalan tersebut seperti pertumbuhan PKL, tidak teraturnya parkir, tidak nyaman dari pejalan kaki sebagai jalur sirkulasi manusia, sirkulasi kendaraan yang kadang memunculkan ketidakteraturan dari arah sirkulasi, termasuk becak dan lain sebagainya yang mempengaruhi perilaku pengguna pejalan kaki terhadap jalur pedestrian tersebut.

Tetapi perubahan dapat pula memperkaya ciri-ciri yang lama dengan menambah ciri-ciri baru. Sehingga kota dapat menunjukkan ciri dari berbagai zaman dan budaya yang mempengaruhinya (Yudohusodo S, 1991). Perubahan

tersebut juga dapat mempengaruhi perilaku manusia terhadap penggunaan jalur pedestrian di jalan tersebut. Dalam kaitannya, rona lingkungan akan saling berpengaruh dengan lingkungan fisik yang terbentuk oleh kondisi lokasi, kelompok masyarakat dengan sosial budayanya (Rapoport, 1969). Perubahan tersebut juga terjadi terhadap jalur pedestrian yang dilakukan oleh pengguna, dimana jalur pejalan kaki yang dalam pengertian umum merupakan bagian dari jalan yang berfungsi sebagai ruang sirkulasi bagi pejalan kaki yang terpisah dari sirkulasi kendaraan. Namun dalam perkembangan suatu kota, terjadi pemisahan fungsi elemen-elemen kota, dimana sarana transportasi mempunyai kedudukan penting terutama masalah parkir sehingga kedudukan pengguna pejalan kaki semakin terjepit keadaannya.

Rapoport (1977) mengatakan lingkungan jalur pejalan kaki selama mempunyai fungsi sebagai ruang sirkulasi, juga memiliki daya tampung terhadap munculnya kegiatan-kegiatan lain yang senantiasa berada disitu. Kemunculan kegiatan-kegiatan tersebut tidak selalu merupakan hal yang negatif, karena berjalan kaki membutuhkan rangsangan fisik maupun visual, untuk menjaga rasa gembira, agar tidak cepat merasa lelah karena bosan (Unterman, 1987)

Sebagai moda bagian dari sistim transportasi perkotaan, moda tersebut memerlukan keterpaduan dengan sistim jaringan jalan, sehingga terjalin hubungan dengan moda transport yang lain dan prasarana transport yang lain misalnya lokasi parkir, tempat pemberhentian kendaraan umum dan sebagainya yang dikaitkan dengan fungsi koridor bangunan sebagai area perdagangan, komersial dan jasa. Jalan lebih dikenal sebagai ruang sirkulasi kendaraan, sedangkan ruang

sirkulasi bagi pengguna pejalan kaki merupakan bagian kecil, kadang kala tidak ada. Sementara itu pengguna pejalan kaki dapat bergerak bebas sehingga tidak terlalu terikat pada jalurnya, dapat bergerak menggunakan ruang sesuai dengan kepentingannya. Namun kebebasan tersebut, saat ini kurang mendapatkan perhatian dalam penyediaan ruang dalam hal ini dapat menjadi satu dengan ruang sirkulasi kendaraan, bahkan dalam hal ini di jalur pedestrian jalan MT Haryono pada ruas Kartini / Kampung Kali – Bubakan ruang sirkulasi bagi pejalan kaki digunakan oleh kegiatan lain seperti pedagang kaki lima dan parkir kendaraan bermotor atau mobil.

Secara mendasar kondisi ruang untuk pejalan kaki yang dapat memberikan fungsi dan kebutuhan bagi pejalan kaki telah berubah fungsi dan timbul suatu fenomena yang menarik serta daya tarik untuk diteliti pada jalan MT. Haryono sebagai pusat perdagangan onderdil dan elektronik di Semarang yang membedakan dengan koridor jalan yang lain. Ruang pada jalur pedestrian, pada satu sisi dan sisi yang lainnya mempunyai suatu keunikan tersendiri yang berbeda yang ternyata dipengaruhi oleh atribut dan propertinya terhadap pejalan kaki.

Dari kondisi ruang pada jalur pedestrian di jalan MT. Haryono terkait dengan atribut dan properti yang menyertainya, mengakibatkan suatu perilaku pejalan kaki yang pada beberapa bagian lebih suka berjalan kaki untuk berbelanja onderdil motor, mobil dan elektronika tapi karena kondisi tersebut enggan untuk berjalan termasuk karena adanya becak, PKL dan lain – lainnya.

Dalam berbagai keadaan di jalur pedestrian tersebut, sering kali ditemukan jalur pejalan kaki dipadati oleh kendaraan yang sedang diparkir, pedagang kaki

lima, pedagang lesehan, sirkulasi becak dan kendaraan bermotor dari dan ke arah Bubakan, dan kepadatan lain di sisi-sisi gang sepanjang jalur tersebut. Timbulnya kegiatan tersebut didorong oleh activity support yang memberikan peluang kegiatan tersebut karena aktivitas perdagangan di daerah tersebut.

Persoalan-persoalan tersebut menambah fenomena yang menarik sebagai suatu problem yang mengganggu pejalan kaki, disebabkan kegiatan-kegiatan tersebut mengambil posisi dan memenuhi ruang sirkulasi, sehingga pengguna pejalan kaki terganggu dan sering kali tidak dapat melintas pada jalur sirkulasi yang telah tersedia. Kecenderungannya, pejalan kaki berjalan menggunakan jalur lambat yang ada di sepanjang jalan MT Haryono tersebut. Dari sini munculah fenomena lain selain fenomena kecenderungan berjalan dan berbelanja serta model jalur pedestrian yang lain dari jalur pedestrian di jalan lain pada koridor perdagangan dengan adanya perbelanjaan motor, mobil, elektronik dan lainnya, juga diperburuk fungsi jalur pedestrian yang digunakan sebagai pejalan kaki dalam koridor jalan MT Haryono khususnya dari Kampung Kali / Kartini - Bubakan sudah berubah menjadi area untuk parkir kendaraan bermotor, perluasan area toko dan pedagang kaki lima.

Pada jalur pedestrian tersebut, pejalan kaki pada beberapa tempat mempunyai perilaku yang berbeda terkait dengan keadaan yang ada didekat pejalan kaki tersebut, seperti di area yang ramai dengan PKL dan juga pengunjung toko tersebut pejalan kaki cenderung berjalan di jalur lambat, terkait juga pada keadaan fisik jalur pejalan kaki yang rusak atau vegetasi yang melingkupi, pejalan kaki cenderung tidak menyukai hal tersebut dan semua itu terkait dengan karakter

serta perilaku pejalan kaki yang dihubungkan dengan persepsi pejalan kaki terhadap keadaan di sekelilingnya.

Pada setting tertentu, dimana pejalan kaki terganggu dengan adanya perkembangan jalur pedestrian yang semakin bertambah fungsi dengan keadaan yang dibawa terkait bentukan fisik dari daerah pejalan kaki melakukan kegiatannya, ternyata mempunyai perilaku yang lain dari satu tempat ke tempat yang lain dan pejalan kaki cenderung berjalan kaki pada tempat tertentu terkait dengan keadaan yang menyertainya yang berhubungan dengan atribut dan properti pejalan kaki ini.

Untuk selanjutnya peneliti memandang penting untuk mengidentifikasi karakter dan perilaku pejalan kaki. Pendekatan ini ditekankan pada pengamatan terjadinya interaksi antara manusia dan ruang atau dengan kata lain antara pejalan kaki dan setting yang ada di jalur pedestrian tersebut.

Seperti diungkapkan Weisman (1981) bahwa komponen setting meliputi : tempat, pemakai (dalam hal ini pejalan kaki) dan atribut (kualitas hubungan antara setting dan perilaku). Weisman (1981) juga mengatakan karakter atau kualitas komponen disebut dengan istilah properti, dengan kata lain properti adalah suatu yang memberikan daya tarik dan mendukung intensitas kegiatan / aktivitas.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut dimana terjadi perubahan perilaku pejalan kaki di jalur pedestrian pada jalan MT Haryono dari Kampung Kali /

Kartini-Bubakan yang terkait dengan aktivitas serta keadaan yang ada disana sekarang, maka permasalahan yang diangkat adalah :

Bagaimana jalur pedestrian terkait atribut dan properti yang diinginkan pejalan kaki di koridor perdagangan dan jasa jalan MT. Haryono Semarang sebagai sentra onderdil dan elektronika yang berbeda dengan koridor lainnya ?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian adalah :

Ingin mengetahui / mencari atribut dan properti pejalan kaki pada jalur pedestrian di koridor jalan MT. Haryono dari Kampung Kali / Kartini-Bubakan sebagai sentra perdagangan elektronika dan onderdil kendaraan berdasarkan perilaku pejalan kaki dari pola setting yang ada.

1.4 Manfaat Penelitian

- Hasil penelitian ini secara umum diharapkan dapat menjadi masukan terhadap pengembangan Ilmu Urban Design, khususnya psikologi arsitektur, dan dapat secara praktis dapat dijadikan pedoman dalam perencanaan dan perancangan suatu kota dan lingkungan di sekitarnya berdasarkan perilaku manusia menyikapi kondisi di sekitarnya.
- Kajian studi perilaku pengguna pejalan kaki dengan fungsi dan permasalahan yang ada di pedestrian antara jalan MT Haryono mulai dari perempatan jalan Kartini dan Kampung Kali di sebelah selatan hingga bundaran Bubakan pada bagian utara pada hakekatnya merupakan strategi

pengembangan lingkungan untuk mewadahi kegiatan penggunanya, tidak hanya kebutuhan fisik saja yang perlu dipenuhi, tetapi juga aspek-aspek lainnya, berupa keinginan dan makna dalam budaya pengguna (Rapoport, 1990).

- Dari penelitian ini diharapkan kebutuhan pejalan kaki terutama pada area pedestrian dapat leluasa bergerak, terlindung dari sirkulasi kendaraan bermotor, humanis, tidak terganggu oleh pedagang kaki lima namun juga tidak mengganggu mereka dan pengguna pejalan kaki mendapatkan keleluasaan dalam mencapai tujuan ke area perdagangan pada jalan MT Haryono dengan senang dari aspek perilaku. Ini juga terkait dengan pola pengguna dari parkir mobil atau kendaraan dengan sirkulasi pejalan kaki ke tempat yang dituju tadi. Manfaat praktis dari penelitian ini juga dapat memberikan masukan kepada penentu kebijakan, tentang berbagai masukan baik positif maupun negatif yang dapat dipakai sebagai pola penentuan kebijakan dalam penyusunan dan perencanaan pengembangan suatu koridor dalam hal ini jalur pedestrian bagi pejalan kaki dengan segala aspek di luar seperti pedagang kaki lima, parkir, sirkulasi motor, becak dan lain sebagainya.

1.5 Lingkup Penelitian

a. Lingkup Wilayah

Kawasan jalan MT Haryono merupakan kawasan yang strategis, dalam penelitian perencanaan ruang lingkup penelitian dilakukan dengan

pemenggalan ruas jalan MT Haryono mulai dari perempatan jalan Kartini dan Kampung Kali di sebelah selatan hingga bundaran Bubakan pada bagian utara didasarkan pada observasi lapangan dimana aspek-aspek yang diteliti dapat masuk dalam kategori penelitian. Ruang lingkup studi penelitian didasarkan pada bentuk pedestrian yang lengkap dengan aktor, atribut, properti dan segala permasalahan yang menyangkut kajian penelitian. Dalam hal ini wilayah studi penelitian terhadap jalan MT Haryono mulai dari perempatan jalan Kartini dan Kampung Kali di sebelah selatan hingga bundaran Bubakan pada bagian utara telah memenuhi kriteria studi penelitian

b. **Lingkup Materi**

Lingkup materi yang dapat dikembangkan dibatasi hanya yang mencakup hubungan antara perilaku pengguna jalur pedestrian yaitu pejalan kaki yang terkait dengan aspek-aspek dan lingkungan fisiknya yang mempengaruhi perubahan perilaku. Lingkup penelitian ini mengidentifikasi perilaku yang timbul dari pejalan kaki akibat dari suatu gejala yang disebabkan oleh perubahan fungsi dari suatu jalur pedestrian.

1.6 Keaslian Penelitian

Beberapa penelitian yang pernah dilakukan mengenai perilaku jalur pedestrian yaitu :

- a. **Nurhikmah Budi Hartanti (1997)** dengan studi kasus Trotoar Jalan Malioboro, bertujuan untuk mendapatkan gambaran secara deskriptif

ideografis keragaman fungsi jalur pejalan kaki di sepanjang jalan Malioboro melalui identifikasi terhadap ragam kegiatan-kegiatan laten yang muncul, faktor yang mempengaruhi kemunculannya serta pola spatial kegiatan tersebut dan kedudukannya dalam sistim kegiatan yang terjadi. Dalam salah satu saran bagi perkembangan ilmu pengetahuan diungkapkan : “Studi perbandingan mengenai pemanfaatan lingkungan fisik pada kawasan lain yang memiliki karakter yang berbeda, misalnya pada perumahan, pendidikan dan sebagainya”.

- b. **Widyaningrum (2001)** dengan judul Jalur Pejalan kaki di Kawasan Ruang Publik dengan Pendekatan Pejalan Kaki. Setting penelitian terletak di jalur pejalan kaki koridor jalan H. Agus Salim Semarang tepatnya ruas jalan dari Hotel Metro sampai pertokon Semarang Plaza. Mengungkapkan fenomena yang terjadi pada jalur pejalan kaki yang sudah ada dimana para pejalan kaki jarang menggunakannya dan mereka lebih menyukai berjalan di jalan raya dan dalam suatu rekomendasinya memberikan masukan ternyata atribut aksesibilitas lebih diminati oleh pejalan kaki dan didukung oleh properti yang ada dan memberikan masukan berupa kanopi di sepanjang jalur tersebut terhadap kenyamanan pejalan kaki.
- c. **Mulyadi Widodo (2002)** penelitian yang dilakukan pada Jalur Pejalan Kaki jalan Pandanaran Semarang dengan Pendekatan Perilaku Pejalan Kaki. Dalam beberapa temuannya diungkapkan bahwa perilaku pejalan kaki juga dipengaruhi oleh setting yang terkait dengan atribut dan properti dimana dalam tiap-tiap segmen di sepanjang jalur pedestrian jalan

Pandanaran mempunyai karakteristik tersendiri yang terkait juga dengan setting yang terbentuk di sepanjang jalan Pandanaran tersebut dan berbeda berdasarkan perubahan fungsi dari permukiman menjadi perdagangan.

Penelitian terhadap koridor jalan MT. Haryono, khususnya tentang jalur pejalan kaki, sampai saat ini penelitian yang dilakukan yang menyangkut penelitian ini sudah banyak, namun penelitian ini berbeda lokasi, dengan responden dan perilaku yang berbeda pula hanya metode yang punya kesamaan.

I.7 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan penelitian secara garis besar sebagai berikut :

Bab pertama, merupakan Pendahuluan yang meliputi latar belakang mengenai pentingnya dilakukan penelitian terhadap jalur pejalan kaki jalan MT. Haryono dengan pendekatan perilaku, perumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, manfaat penelitian, lingkup penelitian, keaslian penelitian dan sistematika pembahasan.

Bab kedua, merupakan Tinjauan Pustaka yang menjelaskan mengenai teori yang berkaitan dengan jalur pejalan kaki dan pejalan kaki beserta kelengkapannya, teori perilaku yang terkait dengan perilaku manusia dan landasan teori.

Bab ketiga, menjelaskan tentang Metode dan Metodologi Penelitian yang meliputi rancangan penelitian terkait dengan pedoman proses penelitian, analisa penelitian, wilayah penelitian, waktu dan alat penelitian.

Bab keempat, merupakan Hasil Penelitian dan Pembahasan meliputi gambaran umum wilayah penelitian, gambaran umum responden terkait motivasi dan aktivitas, karakteristik jalur pejalan kaki sebagai setting, temuan, analisis data dengan pemetaan perilaku, dan temuan penelitian serta pembahasan.

Bab kelima, merupakan Kesimpulan dan Rekomendasi, yang memaparkan tuntutan kebutuhan pejalan kaki yang dikaitkan dengan hasil penelitian, temuan dan pembahasan dari penelitian perilaku pejalan kaki di jalan MT. Haryono.

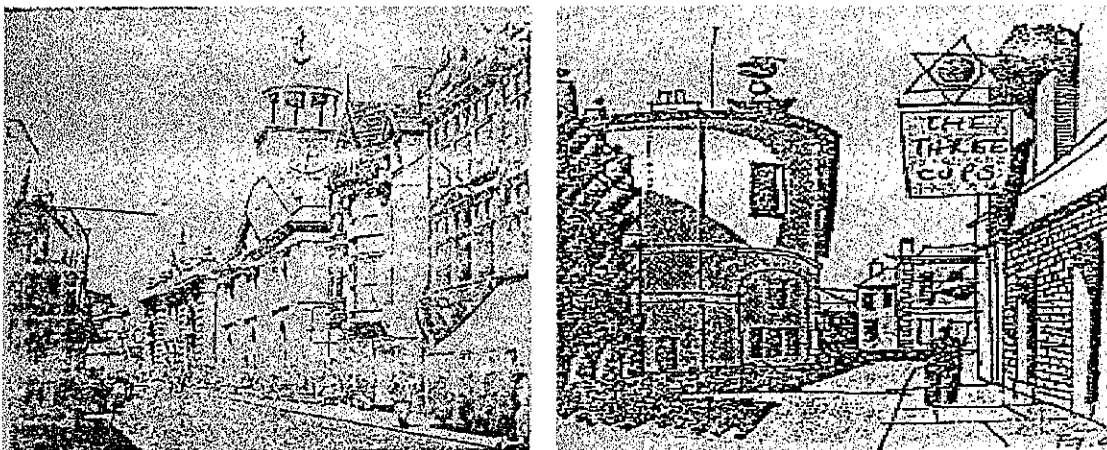
BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Teori Tentang Pejalan Kaki

2.1.1 Pengertian

Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka di dalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang lain. Selanjutnya Amos Rapoport (1977) mengatakan bahwa berjalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan, karena dapat mengamati lingkungan sekitarnya. Sedangkan Gideon Geofani (1977) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan pemukiman. Dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi.



Gambar 2.1 Jalur Pedestrian Pada Suatu Fungsi Perdagangan

Sumber : Town scape , Gordon Cullen, 1961

Pejalan kaki dalam melakukan kegiatan dari satu tempat ke tempat lain antara lain dengan berjalan kaki dan kedua kakinya sebagai sarana transportasi. Dengan demikian berjalan kaki merupakan alat yang berperan untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktivitas di kawasan perdagangan dimana pejalan kaki memerlukan ruang yang cukup untuk dapat melihat-lihat, sebelum menentukan untuk menentukan salah satu pertokoan di kawasan perdagangan tersebut.

Namun disadari bahwa moda tersebut memiliki keterbatasan, karena kurang handal untuk melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan (Syaifudin, 1988). Sebagai moda angkutan berjalan kaki menjadi lebih penting khususnya pada jalur-jalur yang tidak memungkinkan penggunaan moda angkutan yang lain. Sedangkan sebagai bagian dari sistem transportasi perkotaan, moda tersebut memerlukan keterpaduan dengan sistem jaringan jalan, sehingga terjalin adanya kesinambungan dengan berbagai moda transport yang lain, dan dengan fasilitas pendukung transportasi, seperti tempat parkir, tempat pemberhentian kendaraan umum.

Dengan berjalan kaki pejalan kaki bebas mengatur langkah, berhenti, berbelok dan bebas mengatur kontak dengan lingkungan sekitarnya, sehingga berjalan kaki bukan sekedar moda transportasi, tetapi sebagai interaksi dan komunikasi sosial masyarakat kota (Spreiregen, 1965).

Dari uraian tersebut dapat diidentifikasi kelebihan dan kekurangan moda berjalan kaki dibandingkan dengan moda angkutan lain sebagai berikut :

- 1) Terus menerus tersedia, karena alat angkut yang digunakan adalah kaki.
- 2) Waktu dan route kendaraan fleksibel, karena dapat disesuaikan dengan keinginan.
- 3) Mampu menghantar pemakainya tepat sampai tujuan yang hendak dicapai.
- 4) Menguntungkan karena mudah dilakukan dan murah karena tidak memerlukan biaya.
- 5) Menguntungkan untuk kegiatan-kegiatan yang membutuhkan kontak langsung.
- 6) Mempunyai keterbatasan terhadap gangguan cuaca, jarak tempuh, dan hambatan akibat lalu lintas kendaraan.

2.1.2 Jenis Pejalan Kaki Menurut Sarana Perjalanan

Menurut jenis sarana perjalanan pejalan kaki Rubenstein (1987) mengungkapkan bahwa terdapat 4 (empat) katagori pejalan kaki yaitu :

(1). Pejalan kaki penuh, yaitu mereka yang menggunakan moda pejalan kaki sebagai moda utama, sepenuhnya digunakan dari tempat asal sampai tujuan, antara lain karena jaraknya dekat, berjalan sambil berekreasi lebih mudah dengan berjalan kaki.

(2). Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, yaitu mereka yang berjalan kaki sebagai moda antara dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, pada perpindahan rute kendaraan umum atau dari pemberhentian kendaraan umum ke tujuan akhir.

(3). Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum, yaitu mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara, dari tempat

parkir kendaraan pribadi ke pemberhentian kendaraan umum dan ke tempat tujuan akhir.

(4). Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, mereka menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara tempat parkir kendaraan pribadi ke tujuan akhir yang hanya bisa dilalui dengan berjalan kaki.

2.1.3 Tujuan Kegiatan Berjalan Kaki

Menurut Rubenstein (1987) dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1) Berjalan kaki untuk ke tempat kerja atau perjalanan fungsional, jalur pedestrian dirancang untuk tujuan tertentu, seperti untuk melakukan pekerjaan bisnis, makan/minum, pulang dan pergi ke dan dari tempat kerja.

2) Berjalan kaki untuk berbelanja yang tidak terikat waktu, dapat dilakukan dengan perjalanan santai dan biasanya kecepatan berjalan kaki lebih rendah, dibanding orang berjalan untuk menuju tempat bekerja atau perjalanan fungsional. Jarak rata-rata lebih panjang dan sering tidak disadari panjang perjalanan yang ditempuh, karena daya tarik kawasan.

3) Berjalan kaki untuk keperluan rekreasi dapat dilakukan sewaktu-waktu dengan berjalan santai. Untuk mewadai kegiatan tersebut diperlukan fasilitas pendukung yang bersifat rekreatif, seperti : tempat untuk berkumpul, bercakap-cakap, menikmati pemandangan di sekitarnya, dengan kelengkapan antara lain tempat duduk, lampu penerang, bak bunga dan sebagainya.

2.1.4 Jarak Tempuh dan Faktor yang Mempengaruhi

Jarak tempuh pejalan kaki dalam melakukan kegiatan berjalan kaki berbeda-beda tergantung kebiasaan pelakunya, disamping terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi.

Dalam hal ini Spreiregen (1965) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sistem transportasi yang paling baik meskipun memiliki keterbatasan yaitu kecepatan sekitar 3-4 km/jam, dan daya jangkau yang sangat dipengaruhi kondisi fisik.

Selanjutnya Utermann (1984) mengatakan ada 4 faktor penting yang mempengaruhi jarak tempuh seseorang dalam berjalan kaki yaitu :

1) Waktu

Berkaitan dengan maksud atau kepentingan berjalan kaki. Berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi jarak berjalan yang mampu ditempuh. Misalnya berjalan kaki pada waktu rekreasi mempunyai jarak yang relatif jauh. Sedangkan waktu berbelanja kadang-kadang dapat dilakukan selama 2 (dua) jam yaitu sejauh 2 (dua) mil tanpa disadari sepenuhnya.

Di Amerika orang berjalan kaki pada waktu makan siang, biasanya dilakukan tidak terlalu jauh dari tempat kerjanya. Jarak tempuh berjalan kaki masih dianggap menyenangkan sampai dengan 455 m, lebih panjang dari 455m, orang akan berpikir untuk memilih moda lain.

2) Kenyamanan

Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang jelek akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki. Di Indonesia dengan cuaca yang sangat panas, akan mempengaruhi kenyamanan orang berjalan kaki.

Jarak tempuh orang berjalan kaki di Indonesia ± 400 m (Kompas, 4 April 1989), sedang untuk aktivitas berbelanja membawa barang berjalan kaki dengan nyaman bila menempuh jarak tidak lebih dari 300 meter. Untuk aktivitas berbelanja sambil rekreasi, faktor kenyamanan berjalan berpengaruh terhadap lamanya melakukan perjalanan.

3) Ketersediaan Kendaraan bermotor

Kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda penghantar sebelum atau sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki. Ketersediaan fasilitas kendaraan angkutan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang berjalan lebih jauh dibanding dengan apabila tidak tersedianya fasilitas ini secara merata.

Faktor lain yang mempengaruhi adalah penyediaan fasilitas transportasi lainnya seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan parkir dan lokasi penyebaran dan pola penggunaan lahan campuran.

4) Pola Tata Guna Tanah

Pada daerah pada penggunaan lahan campuran (mixed use), seperti yang banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat

dilakukan lebih cepat dibanding perjalanan dengan kendaraan bermotor, karena dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat. Sebagai gambaran, orang Eropa lebih terdorong untuk berjalan kaki dengan jangkauan jarak yang lebih jauh dibandingkan dengan orang Amerika, karena kecenderungan kota-kota di Eropa dengan penggunaan lahan campuran (Utermann, 1984 : 24). Berjalan kaki di pusat kota (kawasan perbelanjaan terasa masih menyenangkan dengan jarak 500 meter), lebih dari jarak tersebut diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi perasaan lelah orang berjalan (misalnya dengan penyediaan tempat duduk, kios / café makanan / minuman ringan dan sebagainya). Selain itu adanya aktivitas lain, seperti rekreasi, keberadaan fasilitas kendaraan, kenyamanan fasilitas pejalan kaki dan adanya kegiatan campuran (mixed used) akan lebih menarik orang berjalan kaki.

2.2 Teori Tentang Jalur Pejalan Kaki

2.2.1 Pengertian

Pejalan kaki dalam melakukan kegiatan dari satu tempat ke tempat lain antara lain dengan berjalan kaki dan kedua kakinya sebagai sarana transportasi dimana dibutuhkan suatu tempat yang dinamakan jalur pejalan kaki sebagai sarana tersebut.

Jalur pejalan kaki dikenal juga sebagai jalur pedestrian (pedestrian ways), termasuk jalan penyeberangan (berupa zebra cross, jembatan pejalan kaki diatas jalan raya dan jalan pejalan kaki di bawah jalan raya).

Pedestrian berasal dari kata *pedos* (bahasa Yunani) yang berarti kaki, dengan demikian dapat diartikan sebagai pejalan kaki, atau orang yang berjalan kaki sedang jalan adalah media pada permukaan tanah yang memudahkan manusia menuju tujuan berjalan.

Walaupun kenyataannya, karena kebutuhan dan kemajuan teknologi, media yang digunakan orang berjalan tidak hanya di atas permukaan tanah saja tetapi di atas permukaan tanah (jembatan layang) dan di bawah permukaan tanah (jalan terowongan). Dari definisi tersebut dapat diartikan bahwa pedestrian adalah pergerakan atau perpindahan orang dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki.

Jalur pejalan kaki diharapkan dapat menyatu dengan lingkungannya dengan pola dan kondisinya yang sesuai dengan lingkungan sekitarnya.

Dalam hal ini Shirvani (1985) mengatakan bahwa jalur pejalan kaki harus dipertimbangkan sebagai salah satu elemen perencanaan kota. Sistem pedestrian yang baik akan merangsang aktivitas perdagangan eceran, mengurangi ketergantungan kendaraan bermotor, meningkatkan kualitas lingkungan dengan kesisteman, berskala manusia dan yang paling penting adalah meningkatkan kualitas saudara dengan berkurangnya polusi oleh kendaraan bermotor. Selanjutnya Shirvani mengatakan bahwa jalur pejalan kaki adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya di sepanjang sisi jalan, baik yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya, yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya.

Untuk di ruang terbuka, misalnya di kawasan perdagangan, di sebelah kanan kiri jalur jalan pejalan kaki terdapat deretan deretan di ujung jalur pejalan kaki terdapat penguat yang berupa plaza terbuka dan merupakan lintasan untuk umum (Harvey M. Rubenstein 1978). Keberadaan jalur pejalan kaki berfungsi tetap sebagai jalur sirkulasi pejalan kaki, dan kehadiran pejalan kaki besar kemungkinan mengundang munculnya aktivitas lain, misalnya pedagang kaki lima dan pencari nafkah lainnya. Aktivitas tersebut berinteraksi dengan kegiatan berjalan kaki, umumnya para pejalan kaki merasa senang kehadiran berbagai macam aktivitas tersebut, namun bila terlalu banyak dan tidak teratur menjadi permasalahan tersendiri.

2.2.2 Fasilitas Jalur Pejalan Kaki

Fasilitas untuk menampung pejalan kaki dapat dikelompokkan sebagai berikut :

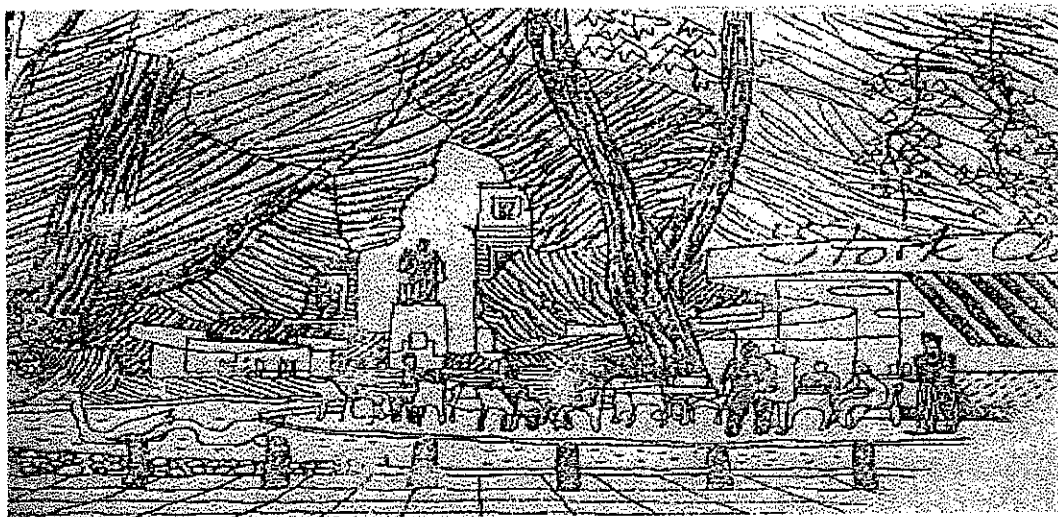
- 1) Jalur berjalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan. Untuk kegiatan tersebut diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa trotoar dan terletak di tepi jalan raya.

- 2) Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi dan menghindari konflik dengan moda angkutan lain, yaitu jalur penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan, atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk itu diperlukan fasilitas yang berupa zebra cross, skyway dan subway.



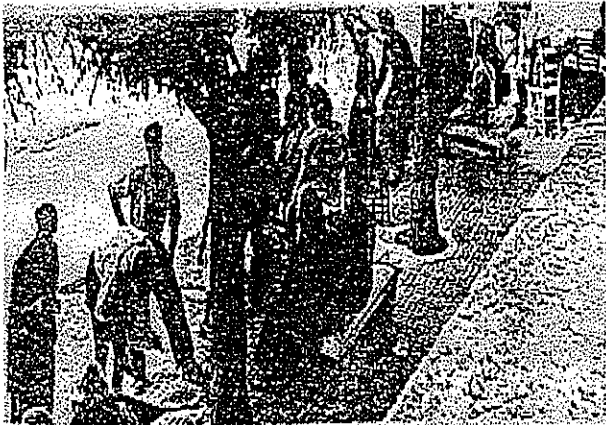
**Gambar 2.2 Jalur Pedestrian Digunakan Sebagai Jalur
Penyeberangan Pada Area Pusat Perdagangan**
Sumber : Finding Lost Space, Roger Trancik, 1986

3) Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang (sebagai ruang publik), yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai, tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku-bangku yang disediakan. Fasilitas ini berupa plaza pada taman-taman kota.



Gambar 2.3 Jalur Pedestrian yang Bersifat Rekreatif Pada Taman Kota
Sumber : Townscape, Gordon Cullen, 1961

4) Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjualan, untuk duduk santai dan sekaligus untuk berjalan-jalan sambil melihat etalase pertokoan yang disebut mall.



Gambar 2.4 Jalur Pedestrian Untuk Berjalan dan Duduk

Sumber : Townscape, Gordon Cullen, 1961



2.2.3 Perkembangan Jalur Pejalan Kaki

Ditinjau dari posisinya terdapat 2 (dua) jenis jalur pejalan kaki yaitu jalur pejalan kaki di dalam bangunan (berupa koridor dan tangga bangunan) dan jalur pejalan kaki di luar bangunan. Mengenai jalur pejalan kaki di luar bangunan terdapat beberapa jenis menurut fungsi dan bentuknya.

Menurut fungsinya berupa :

- 1) Trotoar yaitu bagian dari jalan berupa jalur terpisah yang khusus untuk pejalan kaki biasanya terletak bersebelahan di sepanjang jalan. Fungsi jalur tersebut adalah untuk kenyamanan pejalan kaki pada waktu bergerak dari satu tempat ke tempat lain.
- 2) Jalan setapak adalah suatu jalur khusus untuk pejalan kaki yang sangat sempit, lebarnya hanya cukup untuk satu orang pejalan kaki.

3) Penyeberangan, digunakan pejalan kaki untuk menyeberang secara aman.

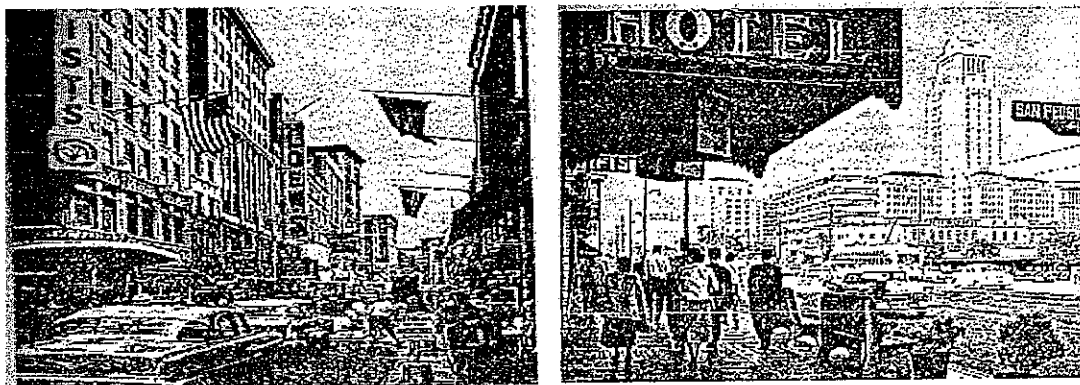
4) Mall dan plaza, adalah suatu jalur pejalan kaki yang lebih berfungsi rekreatif. Bentuknya lebih luas daripada trotoar, mall biasanya dikaitkan dengan fungsi pembelanjaan, sedang plaza dikaitkan dengan fungsi rekreasi taman.

Menurut Rubenstein (1992) terdapat 3 (tiga) jenis mall, yaitu :

1) Full Mall, adalah mall yang benar-benar tertutup untuk lalu lintas kendaraan bermotor (hanya pejalan kaki yang menggunakannya).

2) Transit Mall, adalah mall yang di dalamnya tidak ada lalu lintas kendaraan pribadi tetapi terdapat transit publik seperti bus, taksi dan lain-lain.

3) Semi Mall, desainnya hampir mirip dengan transit mall hanya di dalamnya ada jalur kendaraan pribadi tetapi kecepatan dan aksesnya terbatas. Semi mall biasanya terdapat di jalan utama di daerah perdagangan di pusat kota.



Gambar 2.5 Jalur Pedestrian Berbentuk Semi Mall

Sumber : Finding Lost Space, Roger Trancik, 1986

Saat ini 'mall' dideskripsikan sebagai jenis jalan atau kota di pusat bisnis kota yang berorientasi terhadap pejalan kaki yang dilayani angkutan umum.

Menurut bentuknya, berupa :

- 1) Selasar adalah jalur pejalan kaki yang beratap, tanpa dinding pembatas pada salah satu atau kedua sisinya.
- 2) Gallery adalah selasar lebar yang biasanya digunakan untuk suatu kegiatan tertentu.
- 3) Jalur pejalan kaki yang tak terlindung/tak beratap.
- 4) Gang, adalah jalur yang relatif sempit, terbentuk oleh bangunan yang padat.

2.2.4 Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki akan mampu berfungsi baik terhadap pejalan kaki dalam melakukan kegiatan menurut David Sucher (1995) harus memenuhi peraturan sebagai berikut :

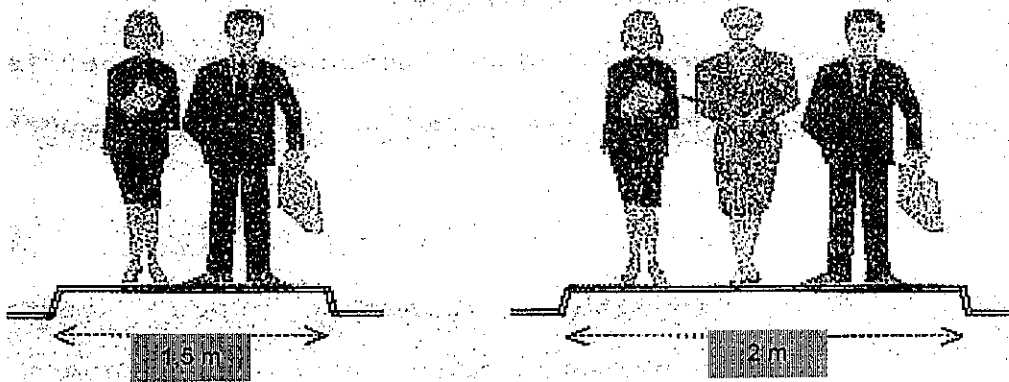
- 1) Continuity (kelancaran): pada umumnya pejalan kaki segala usia lebih menyukai untuk berjalan memutar dimana pejalan kaki dapat diketahui saat datang dan pergi.

Hal terpenting adalah rute menjadi lancar, dapat dilakukan sewaktu-waktu.

- 2) Length (jarak / lama / panjang) : jalur pejalan kaki tidak boleh terlalu panjang sehingga pejalan kaki dapat melalui beberapa pejalan kaki lain. Pejalan kaki harus dapat membuat kontak mata dengan pejalan kaki lainnya agar terjadi kontak sosial.

- 3) Width (lebar/ keluasan): Beberapa pejalan kaki menyukai untuk jalan-jalan bersama, jadi sangatlah ideal jika jalur pejalan kaki memiliki jalur yang cukup lebar untuk 2 orang berpapasan satu sama lainnya tanpa canggung untuk menyela suatu percakapan. Jalur pejalan kaki yang baik dan humanis bila terdapat

elemen pendukung atau street furniture. Jalur pejalan kaki semakin penting jika pejalan kaki menjadi pengguna utama dari suatu area (Shirvani, 1985).



Gambar 2.6 Standart Dimensi Jalur Pedestrian

Sumber : Brambilla, 1997

Pada hakekatnya sebuah jalan tidak hanya dilihat sebagai sarana lalu lintas, namun jalan untuk memiliki unsur keindahan puitis yang akan menjadi wajah dan ciri suatu kota.

Penilaian terhadap kondisi visual lingkungan yang dilakukan orang berbeda-beda, tergantung pada persepsi masing-masing.

Persepsi yang terbentuk melalui proses penginderaan sangat tergantung pada sistem penerima yang dimiliki. Sistem visual merupakan salah satu sistem penerima yang relatif mempunyai peran dan fungsi yang lebih besar dibandingkan indera lain pada kondisi normal (Hall, 1986).

Berkaitan dengan kemampuan pandangan manusia, Spreiregen, (1965), mengklasifikasikan pandangan normal dalam beberapa bagian menurut jaraknya, yaitu :

- a. Pada jarak 1220 m, merupakan jarak maksimum untuk melihat manusia.
- b. Pada jarak 137 m, merupakan jarak maksimum untuk dapat membedakan aktivitas yang dilakukan.
- c. Pada jarak 24,5 m, merupakan jarak maksimum untuk dapat mengenali muka seseorang
- d. Pada jarak 10,2 m merupakan jarak maksimum untuk memahami ekspresi seseorang.
- e. Pada jarak 3,1 m, merupakan jarak jangkauan untuk melakukan percakapan.
- f. Pada jarak 0,8 m, merupakan jarak untuk melakukan penelitian secara detail terhadap seseorang.

Faktor-faktor jarak pandang tersebut dalam kondisi penerangan yang cukup. Efek dari skala dan kecepatan dari pergerakan pejalan kaki dan pengendara motor akan berbeda. Pejalan kaki akan lebih menikmati suasana sedangkan pengendara motor karena kecepatannya harus lebih berkonsentrasi. Pada kecepatan yang tinggi elemen akan terkelompokan sedangkan pada kecepatan rendah elemen-elemen lebih mudah dicerna. Menurut Utermann, (1984), seperti perancangan jenis jalan lainnya, perancangan jalur pejalan kaki mempunyai beberapa kriteria penting yang harus diperhatikan sebagai berikut :

a. Keamanan (safety)

Pejalan kaki harus mudah untuk bergerak atau berpindah dengan perlindungan kendaraan bermotor.

b. Menyenangkan (convenience)

Pejalan kaki harus memiliki rute, secepat mungkin (jarak paling pendek) bebas dari hambatan dari suatu lokasi ke tujuan lokasi lain.

c. Kenyamanan (comfort)

Pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah untuk dilalui, seperti kendaraan mobil berjalan di jalan bebas hambatan.

d. Daya tarik (attractiveness)

Pada tempat-tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu-lampu penerangan jalan, lansekap/taman dan lain-lain.

Dimensi ruang jalur pedestrian yang dibutuhkan di kawasan perdagangan untuk jalur berkapasitas 2 orang minimal adalah 150 cm, sedangkan untuk jalur berkapasitas 3 orang minimal dibutuhkan dimensi 200 cm.

Aktivitas pedestrian memiliki lingkup dan kompleksitas pergerakan yang lebih dari pada jenis transportasi lainnya terutama di kawasan perdagangan.

Sehubungan dengan hal tersebut, suatu ruang harus memiliki kualitas tinggi yang memberikan tempat luas dari aktivitas pejalan kaki, serta lingkungan yang bebas dari konflik dengan lalu lintas. Keadaan tersebut akan menciptakan pergerakan yang lancar, kegiatan sosialisasi, serta kenyamanan bagi pejalan kaki.

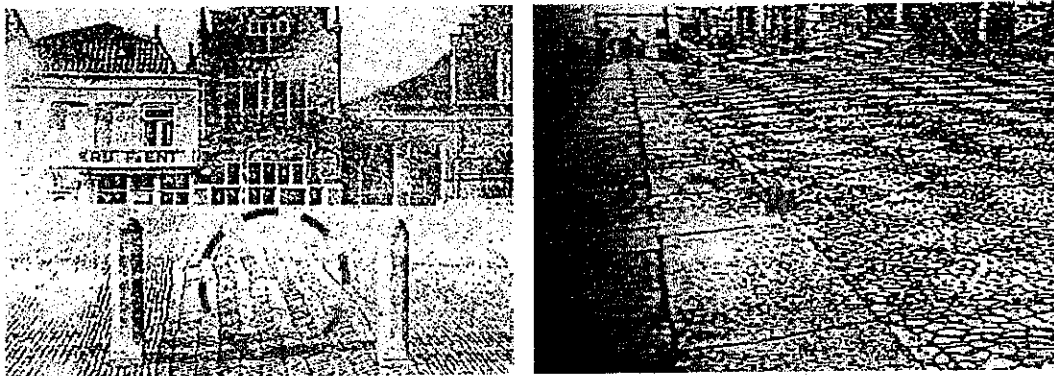
2.2.5 Elemen dan Faktor Pendukung Jalur Pejalan kaki

Elemen pendukung jalur pejalan kaki (Rubenstein, 1992) meliputi :

1) Paving

Paving adalah trotoar / ubin / bahan hamparan yang rata (Echos, J.M, 1983).

Hal yang perlu diperhatikan dalam pemilihan paving adalah skala, pola, warna, tekstur, dan daya serap air larian. Material paving meliputi : beton, batu bata, batu dan aspal. Konsep desain paving untuk suatu kawasan perdagangan adalah dalam menentukan ukuran, pola, warna dan tekstur (Rubenstein, 1992). Pemilihan ukuran, pola, warna dan tekstur yang tepat akan mendukung suksesnya sebuah desain suatu jalur pedestrian kawasan perdagangan maupun plaza (Rubenstein, 1992).



Gambar 2.7 Paving Salah Satu Elemen Pembentuk Jalur Pejalan Kaki

Sumber : Townscape, Gordon Cullen, 1961

2) Sign

Sign diperlukan untuk menunjukkan identitas toko/kantor, rambu lalu lintas, identitas daerah perdagangan, dan memberi informasi lokasi atau aktivitas.

3) Sculpture

Sculpture dibuat untuk mempercantik jalur pedestrian atau menarik perhatian mata (vokal point), biasanya diletakkan di tengah atau di depan plaza. Sculpture bisa berbentuk patung, air mancur atau abstrak.

4) Bollards

Bollards adalah semacam balok batu yang berfungsi sebagai barrier

(pembatas) jalur pedestrian dengan jalur kendaraan. Bollards biasanya dikombinasikan dengan lampu jalan.

5) Bangku

Bangku digunakan untuk mengantisipasi bagi pejalan kaki yang ingin beristirahat atau menikmati suasana sekitar.

Bangku dapat dibuat dari kayu, besi, beton, atau batu. Bangku yang nyaman adalah memiliki tinggi dari lantai sebesar 15 – 18 inchi dan memiliki sandaran.

Bangku yang terbuat dari kayu lebih nyaman. Pada daerah yang beriklim panas, bangku dilengkapi dengan kisi-kisi sehingga angin dapat masuk melalui kisi-kisi tersebut.

6) Tanaman Peneduh

Tanaman peneduh digunakan sebagai pelindung, penyejuk, penyaring udara yang terpolusi, pengarah dan mempercantik kawasan.

Menurut Rustam Hakim, (1987), kriteria tanaman yang diperlukan untuk jalur pedestrian adalah :

- a. Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara
- b. Bermassa daun padat
- c. Jenis dan bentuk pohon berupa angkana, akasia besar, bougenville, dan teh-tehan pangkas.
- d. Tanaman tidak menghalangi pandangan bagi pejalan kaki maupun pengguna kendaraan.

7) Telepon

Telepon umum ini disediakan bagi pejalan kaki jika sewaktu-waktu ingin

komunikasi dan desain yang kreatif diharap keberadaannya dapat mempercantik jalur pedestrian.

8) Kios, Shelter dan Kanopi

Keberadaan kios dapat memberi petunjuk jalan dan menarik perhatian pejalan kaki sehingga mau mempergunakan jalur pedestrian dan menjadikan jalur tersebut menjadi hidup, tidak monoton. Shelter dibangun dengan tujuan melindungi terhadap cuaca, angin, sinar matahari dan hujan.

Kanopi digunakan untuk mempercantik wajah bangunan dan dapat memberi perlindungan terhadap cuaca.

9) Jam dan Tempat Sampah

Penempatan jam sebagai fokus atau landmark, sedangkan tempat sampah untuk menjaga kebersihan jalur pedestrian sehingga pejalan kaki merasa nyaman dan tidak mengganggu.

2.2.6 Aktivitas Pada Jalur Pejalan Kaki

Menurut Rapoport (1977), aktivitas termasuk berjalan kaki mengandung 4 (empat) komponen yakni :

- 1) Aktivitas yang sebenarnya, misalnya berjalan, makan dan sebagainya;
- 2) Cara melakukan, misalnya berjalan di jalur pedestrian, makan di rumah makan;
- 3) Aktivitas tambahan, yang terkait dan merupakan bagian dari kesatuan dalam sistem aktivitas, misalnya berjalan sambil melihat-lihat etalase toko;

- 4) Makna dari aktivitas tersebut, misalnya berjalan untuk menghayati lingkungan.

Dalam hal hubungan antara aktivitas pribadi dengan publik, Bower (1981), mengungkapkan bahwa hubungan antara wilayah pribadi dan publik, jalan termasuk jalur pejalan kaki, adalah mediator antara privacy suatu pribadi atau suatu keluarga dengan kehidupan komunitas yang besar.

Selanjutnya Rapoport (1987), mengklasifikasikan kegiatan yang terjadi di jalan raya dan di jalur pejalan kaki, sebagai berikut :

- 1) Pergerakan non pejalan kaki, yaitu segala bentuk kendaraan beroda dan alat angkut lainnya;
- 2) Aktivitas pejalan kaki, meliputi aktivitas yang dinamis/bergerak sebagai fungsi transportasi dan aktivitas pejalan kaki yang statis seperti duduk-duduk dan berdiri.

Kedua hal tersebut mempunyai arti bahwa jalur pedestrian sebagai jalur pejalan kaki tidak hanya berfungsi sebagai ruang sirkulasi dan transportasi, tetapi juga sebagai fungsi ruang interaksi masyarakat dengan sistem transportasi jalan raya dan transportasi jalur pejalan kaki, berhubungan satu sama lain pada media tempat parkir.

2.2.7 Jalur Pejalan Kaki Sebagai Ruang Publik

Ruang publik pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dan pengguna suatu lingkungan baik secara individu atau kelompok (Rustam Hakim, 1987).

Batasan ruang publik adalah

- (1) Bentuk dasar dari ruang terbuka di luar bangunan
- (2) Dapat digunakan oleh publik
- (3) Memberikan kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan.

Menurut Rustam Hakim, 1987, menjelaskan bahwa fungsi ruang publik adalah sebagai tempat bermain dan olah raga, tempat bersantai, tempat sosial komunitas, tempat peralihan / tempat menunggu, tempat terbuka untuk mendapatkan udara segar, menghubungkan antara tempat yang satu dengan tempat yang lain, pembatas jarak antar bangunan dan tempat berdagang.

Terrbentuknya ruang publik dipengaruhi oleh elemen pembentuk ruang (jalan raya, jalur pejalan kaki, plaza dan sebagainya), keterkaitan dengan sistem linkage, aktivitas utama, faktor kenyamanan serta faktor keterkaitan antara private domain dan public domain.

Menurut Roger Trancik (1986), ruang terbuka kota dibagi menjadi 2 (dua) yaitu hard space dan soft space.

Hard space merupakan sesuatu yang dibatasi oleh dinding arsitektural dan biasanya sebagai tempat kegiatan bermasyarakat, sedang soft space merupakan sesuatu yang didominasi oleh lingkungan alam, dapat berbentuk taman, kebun, jalur hijau, untuk rekreasi.

Menurut posisi dan sifatnya, terdapat 2 (dua) macam ruang publik yaitu ruang publik yang bersifat terbuka, misalnya jalan raya, jalur pedestrian, taman, lapangan, ruang terbuka hijau, pelataran dan sebagainya dan ruang publik bersifat tertutup, misalnya stasiun, pusat perbelanjaan, terminal, bandara, bangunan ibadah dan sebagainya.

Tujuan pengadaan ruang publik adalah untuk memenuhi kebutuhan guna menunjang aktivitas warga kota, misalnya :

- 1) Kebutuhan kesan perspektif dan vista pada pemandangan kota, yaitu menikmati bangunan arsitektur yang mempunyai nilai arsitektur tinggi, untuk kepentingan tersebut diperlukan gerak pandang sehingga dapat menikmati keindahannya.
- 2) Kebutuhan rekreasi dan berkomunikasi, yaitu tempat berkumpulnya dan melepas lelah se usai bekerja dan melakukan hubungan sosial antar warga.
- 3) Kebutuhan penghubung suatu tempat dengan tempat yang lain, yaitu sebagai prasarana pergerakan manusia dalam menjalankan kehidupan sehari-hari, baik menggunakan kendaraan bermotor maupun berjalan kaki. Ruang terbuka tersebut berupa jalur pedestrian, koridor dan sebagainya.

Secara mendasar dari penjelasan yang ada jalur pejalan kaki merupakan salah satu elemen ruang terbuka publik yang mempunyai fungsi sebagai penghubung antar ruang publik terbuka dan antar ruang publik tertutup, tempat sirkulasi dan transportasi dan kegiatan lain yang muncul karena hadirnya pejalan kaki.

2.2.8 Setting Perilaku Pada Jalur Pejalan Kaki

Interaksi antara jalur pejalan kaki dengan lingkungan di sekitar mempunyai kesesuaian karakteristik yang diperlukan dalam pengembangan lingkungan binaan.

Menurut Rapoport (1990), aspek-aspek yang berpengaruh dalam interaksi tersebut adalah :

- 1) Aspek budaya (berupa keinginan kebiasaan kecenderungan dalam melakukan kegiatan tertentu).
- 2) Aspek perceptual (berkaitan dengan karakteristik yang ada pada suatu setting untuk mendukung kegiatan tersebut).

Aspek-aspek tersebut akan dapat menentukan bentukan fisik dari suatu setting, dan mempengaruhi kegiatan-kegiatan yang muncul pada suatu setting, karena reaksi manusia terhadap suatu lingkungan merupakan suatu respon menyeluruh terhadap konfigurasi komponen lingkungan, dan hal tersebut lebih merupakan suatu bentuk fungsi yang selalu muncul dan dipengaruhi oleh kesan dan tujuan (Rapoport, 1977)

Rapoport (1987), menjelaskan bahwa perilaku pemanfaatan setting yang dianggap mendukung adalah suatu proses penyaringan, melalui nilai-nilai dan konsep yang dimiliki oleh individu atau kelompok. Proses tersebut akan menghasilkan pilihan-pilihan setting yang diinginkan dan yang tidak diinginkan untuk melakukan perilaku tertentu. Hal tersebut akan mempengaruhi kegiatan-kegiatan yang mungkin terjadi atau tak terjadi pada setting tersebut.

Rapoport (1977) mengungkapkan bahwa adanya kenyataan bahwa pada setting yang berbeda, orang bisa berperilaku berbeda, dan akan berusaha menyesuaikan diri dengan aturan perilaku pada setting tersebut sesuai dengan budayanya.

Perbedaan perilaku tersebut, dipengaruhi pula oleh daya tampung. Dalam hal ini Lang (1987) berpendapat pula bahwa lingkungan mempunyai kemampuan daya tampung, yaitu konfigurasi obyek dan segala sesuatu yang dimiliki oleh ruang tersebut, yang dapat menampung aktivitas tertentu secara spesifik.

Bentuk aktivitas yang ditampung berupa aspek fisik, makna dan estetika. Pola lingkungan yang berbeda akan menampung perilaku dan pengalaman yang berbeda. Dengan kata lain daya tampung lingkungan dapat memberikan peluang atau sebaliknya, membatasi munculnya perilaku dan pengalaman tertentu sesuai dengan persepsi dan kebutuhan pemakainya.

Manusia senantiasa melakukan perubahan, pada dirinya atau lingkungannya, sebagai upaya untuk menyesuaikan daya tampung lingkungan menurut kebutuhannya.

Hal tersebut memberikan pengertian bahwa terdapat hubungan antara perilaku dan lingkungannya.

Menurut Rapoport (1977), permasalahan hubungan antara perilaku manusia dan lingkungannya, dapat dideteksi berdasarkan pertanyaan sebagai berikut :

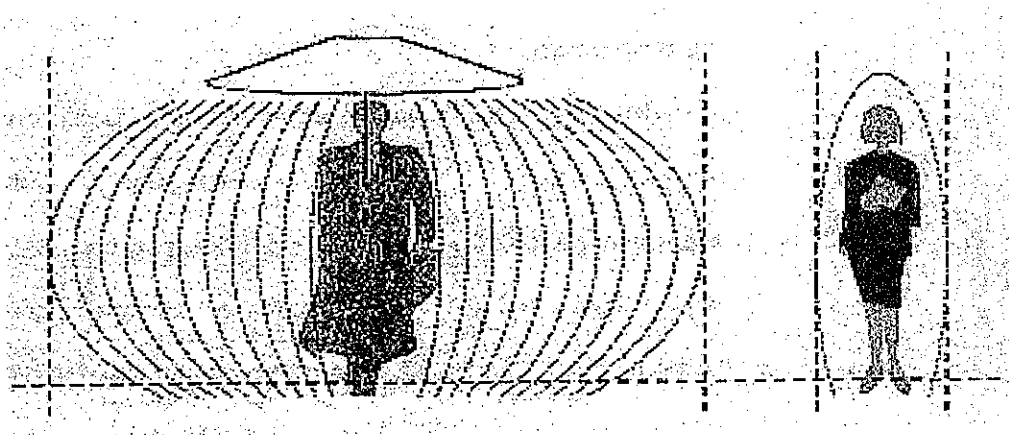
- 1) Bagaimana manusia membentuk lingkungannya ? Karakteristik perilaku manusia manakah yang relevant dengan pembentukan suatu lingkungan tertentu ?
- 2) Bagaimana dan sejauh mana lingkungan fisik mempengaruhi perilaku manusia ?
- 3) Bagaimana mekanisme hubungan antara perilaku manusia dan lingkungannya ?

Lang (1987) mengatakan bahwa proses dasar yang menyangkut interaksi manusia dan lingkungannya adalah informasi tentang lingkungan yang diperoleh melalui proses persepsi, dan menurut Sarwono (1992), persepsi seseorang ditentukan oleh pengalaman, dan pengalaman tersebut dipengaruhi oleh kebudayaan, termasuk di dalamnya kebiasaan hidup.

2.3 Teori Tentang Perilaku

2.3.1 Pengertian

Perilaku pejalan kaki berbeda – beda, sesuai dengan kondisi dan aktivitasnya, misalnya tentang dimensi ruang seorang pejalan kaki pada suatu area jalur pejalan kaki. Seperti besaran ruang seorang pejalan kaki pada suatu area jalur pejalan kaki dapat berubah drastis tergantung pada cuaca. Pada saat hujan, seseorang yang menggunakan payung akan memenuhi ruang sepuluh kali lebih besar dari biasanya yang dibutuhkan untuk berjalan.



Gambar 2.8 Karakter Perilaku Pejalan Kaki

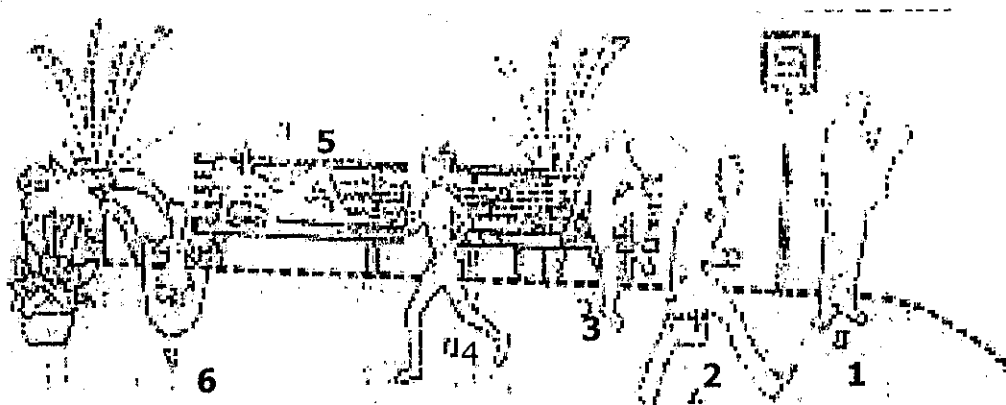
Sumber : Brambilla, 1997

Disamping itu faktor psikologi juga mempengaruhi pergerakan pejalan kaki. Ketersediaan ruang mempunyai efek terhadap perilaku manusia. Jika ruang yang

tersedia terlalu sempit bagi pejalan kaki untuk melakukan kegiatannya, arus pejalan kaki yang sebenarnya akan terganggu. Pada dasarnya pejalan kaki dapat memilih antara dua hal, yaitu : ingin duduk bersama-sama dengan orang lain atau tidak, berpartisipasi atau hanya mengamati. Semua perilaku manusia tersebut dipengaruhi oleh kepribadian, faktor budaya, norma sosial dan pantangan. Kecenderungan seperti inilah yang bisa menjadikan tolak ukur penilaian manusia (Brambilla, 1977).

Pembatasan-pembatasan fisik di luar pejalan kaki dapat memberikan pengaruh yang kuat pada pilihan arah pejalan-pejalan kaki. Rute yang langsung dan pendek akan lebih diminati, sedangkan jalan yang melengkung atau membentang jauh akan dihindari (Brambilla, 1977).

KEGIATAN PEJALAN KAKI



KETERANGAN

Gambar. 2.9 Karakter Pejalan Kaki
Sumber : Brambilla, 1977

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| 1. Kegiatan berjalan | 5. Kegiatan berbaring |
| 2. Kegiatan berdiri | 6. Kegiatan bermain |
| 3. Kegiatan duduk | |
| 4. Kegiatan lari | |

Faktor lain yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki adalah penempatan elemen pendukung di sepanjang jalur pejalan kaki, apabila di sepanjang jalur pejalan kaki tidak terdapat elemen pendukung, tidak banyak pejalan kaki yang

mau berjalan diatasnya dan cenderung akan berjalan dengan cepat ke tujuan. Kegiatan pejalan kaki dapat digolongkan menjadi enam, yaitu : Berjalan, berdiri, dan duduk adalah kegiatan yang paling banyak dilakukan.

Keenam kegiatan tersebut berdasar kepentingannya masih dapat dibagi lagi dalam tiga jenis kegiatan, yaitu kegiatan utama, kegiatan pilihan dan kegiatan lanjutan.

Kegiatan utama meliputi kegiatan berjalan untuk berbelanja, berdiri menunggu bus, dan duduk istirahat setelah berjalan lama. Kegiatan ini berjalan terus tanpa terpengaruh kondisi dan cuaca.

Kegiatan pilihan meliputi berjalan-jalan santai, berdiri untuk menikmati pemandangan, duduk berjemur dan melihat pemandangan yang lalu lalang (Brambilla, 1977).

Dalam perancangan "Pathway". Dimensi untuk menampung berjalan untuk 2 orang saat berpapasan perlu dipikirkan. Namun juga tempat dimana orang yang bersangkutan dapat berhenti (The Optional Activity) dan duduk berjemur matahari perlu dirancang untuk membantu agar orang-orang dapat bercakap-cakap bersama. (The Following Activity).

Proses aktivitas yang baik apabila kegiatan tambahan (optional activity) lebih besar dari pada kegiatan utama (necessary activity) dan kegiatan sosial (following activity).

Sebaliknya, suatu proses aktivitas dikatakan buruk apabila kegiatan utama (necessary activity) lebih besar daripada kegiatan tambahan (optinal activity) dan kegiatan sosial (following activity).







	The quality in the built environment	
	Bad quality	Good quality
Necessary Activity		
Optional Activity		
Following Activity (social)		

Diagram 2.1 Proses Aktivitas
Sumber : Jan Gehl, 1980

2:3.2 Pemenuhan Kebutuhan Manusia

Menurut Abraham Maslow, 1984 terdapat lima jenis kebutuhan manusia, yaitu :

- 1) Kebutuhan fisik, yaitu makan, minum, tidur, dan sebagainya.
- 2) Kebutuhan keamanan, yaitu rasa aman pada diri manusia, berupa :
 - a. Keamanan fisik yaitu rasa aman yang didapat secara lahiriah, seperti berlindung di dalam rumah, menghindari bahaya binatang buas, ataupun iklim dan cuaca.
 - b. Keamanan ekonomi, yaitu keinginan manusia untuk tidak mengalami kerugian secara materiil.
- 3) Kebutuhan pengakuan dan cinta, yaitu : persahabatan, identitas dan sebagainya.
- 4) Kebutuhan penghargaan, yaitu popularitas, harga diri, pengakuan diri kecenderungan manusia untuk diakui martabatnya oleh lingkungan.

- 5) Kebutuhan aktualisasi diri yaitu kehendak manusia untuk memenuhi segenap kebutuhannya, pengakuan akan keberadaannya, dan pengembangan diri.

2.3.3 Pembentukan Perilaku Manusia

Perilaku manusia terbentuk melalui proses yang dipengaruhi oleh faktor internal seseorang dan faktor eksternal sekitarnya antara lain posisi dan peran aspek visual lingkungan. Perilaku pejalan kaki mewarnai hubungan antara pejalan kaki dengan lingkungannya. Penataan lingkungan binaan kota dapat mengarahkan perilaku pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya.

Proses interaksi manusia terhadap lingkungannya, diawali melalui pengindraannya terhadap lingkungan yang membentuk persepsi, kemudian diproses secara bersamaan antara alam kesadaran yang dipengaruhi faktor budaya dan pengalaman dengan motivasi dan minatnya membentuk pola tingkah laku sebagai tindakan manusia.

Dalam kondisi normal, indera penglihatan mempunyai peran lebih penting daripada indera lain dalam mempengaruhi perilaku manusia karena kecepatan rangsangan yang tinggi dan jarak jangkauan yang lebih jauh.

2.3.4 Interaksi Sosial Manusia Dengan Lingkungannya

Manusia sebagai makhluk sosial selalu berusaha melakukan interaksi dengan manusia lain. Kondisi lingkungan sangat berpengaruh pada kegiatan interaksi sosial.

Kegiatan interaksi sosial terjadi pada waktu bertemu muka antara individu.

Masing-masing individu menyadari adanya pihak lain yang menyebabkan adanya perubahan perasaan dan adanya reaksi.

Individu atau kelompok memilih privasi atau interaksi, tergantung dengan siapa berkomunikasi, dalam kegiatan apa, kapan waktunya, dan di mana tempatnya (Rapoport, 1977).

Gifford (1987) menyatakan bahwa interaksi juga dapat menggambarkan jarak antar pribadi. Edwar T. Hall (1966) menguraikan tingkatan jarak dalam orang melakukan kontak sosial, adalah jarak yang berbeda antar manusia yang dianggap menyenangkan untuk melakukan interaksi sosial.

Secara mendasar proses psikologi dalam interaksi antara manusia dengan lingkungan, dapat disederhanakan dalam diagram berikut ini :

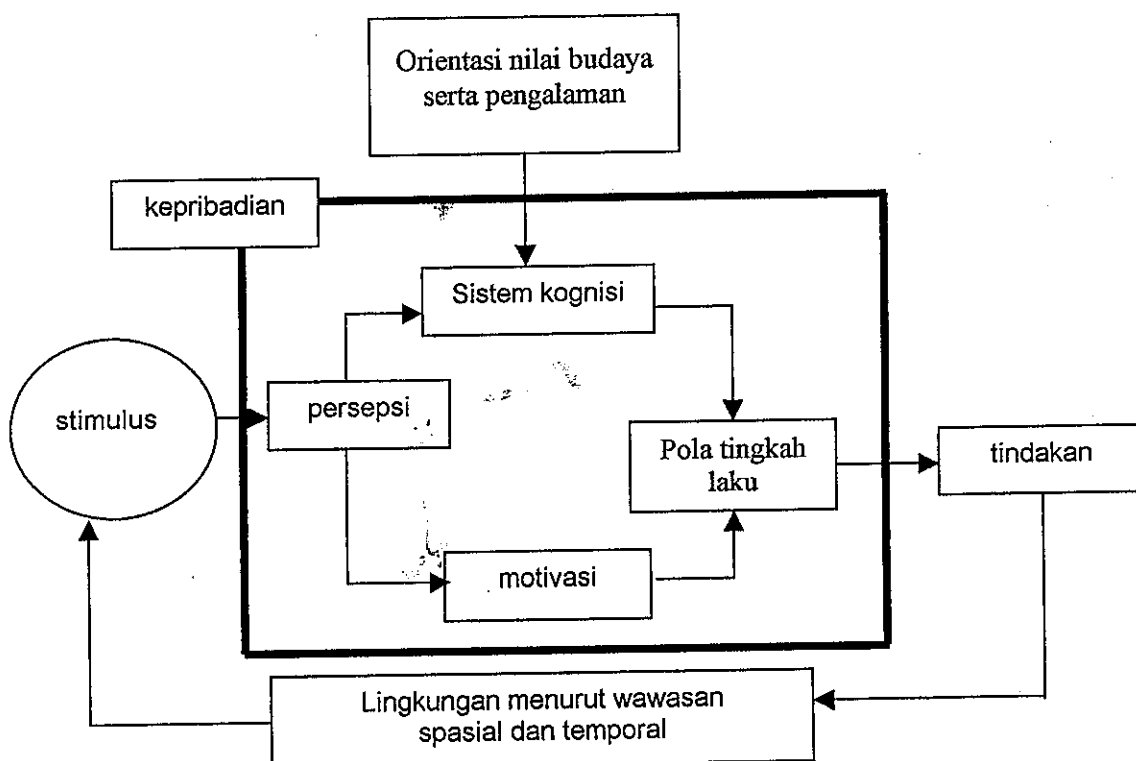


Diagram 2.2 Interaksi Hubungan Perilaku Manusia
 Sumber : Arsitektur, Manusia dan Pengamatannya, 1986.

Hall (1966) mengembangkan empat klasifikasi dari jarak pribadi, yaitu :

- 1) Jarak intim
 - a. Fase dekat (0 – 15 cm), merupakan jarak kasih sayang dan perlindungan, pandangan tidak tajam dan vokal tidak lagi memegang peranan banyak dalam jarak ini.
 - b. Fase jauh (15 – 45 cm), merupakan jarak sentuhan, pandangan distorsi karena terlalu dekat, suara rendah (berbisik) dan bau jelas tercium.
- 2) Jarak pribadi
 - a. Fase dekat (0,45 – 0,75 m), merupakan jarak dominasi karena berada dalam jangkauan pandangan distorsi, karena fokus melelahkan, tetapi bentuk tiga dimensi maupun tekstur terlihat jelas. Pada jarak ini hubungan manusia mempengaruhi perasaannya. Sebagai contoh seorang berjarak dengan orang yang dia kenal akan berlainan kesannya dibandingkan jika orang tersebut belum dia kenal.
 - b. Fase jauh (0,75 – 1.20 m), pandangan baik, gerakan tangan terlihat dan suara sedang atau perlahan, jarak yang memadai untuk pembicaraan soal-soal pribadi.
- 3) Jarak Sosial
 - a. Fase dekat (1.20 – 2.10 m), merupakan batas dominasi, karena jarak cukup dekat, tetapi belum termasuk jarak sentuh. Pandangana terhadap detail wajah jelas dan suara normal, jarak yang dekat untuk bisnis yang tidak terlalu formal. Orang yang bekerja sama atau dalam pertemuan-

pertemuan menjaga jarak ini. Jika satu pihak duduk dan lainnya berdiri, akan memberi kesan dominasi.

- b. Fase jauh (2.10 – 3.00 m), pada jarak ini manusia dapat dilihat utuh tanpa banyak menggerakkan mata, seperti jarak bila orang memamerkan pakaian, pandangan terlihat penuh tetapi tidak terlalu detail. Jarak fase jauh merupakan jarak yang dekat untuk hubungan formal bisnis dan sosial, dimana harus dijaga adanya kontak visual.

4) Jarak publik

- a. Fase dekat (3.60 – 7.5 m) merupakan jarak yang memadai untuk orang yang belum saling mengenal, karena pada jarak ini seseorang masih dapat menghindar atau bertahan jika terancam. Suara keras, cara berbicara dan gaya bahasa berubah dan berhati-hati (formal).
- b. Fase jauh (lebih besar dari 7.5 m), merupakan jarak yang tepat antara tokoh dengan massa. Pada jarak ini suara normal dan ekspresi tidak begitu jelas sehingga membutuhkan penguat suara dan penunjang seperlunya. Dibutuhkan gerakan-gerakan untuk memperkuat ekspresi, pengucapan harus jelas dan tidak boleh terlalu cepat. Jarak ini juga mempengaruhi penampilan.

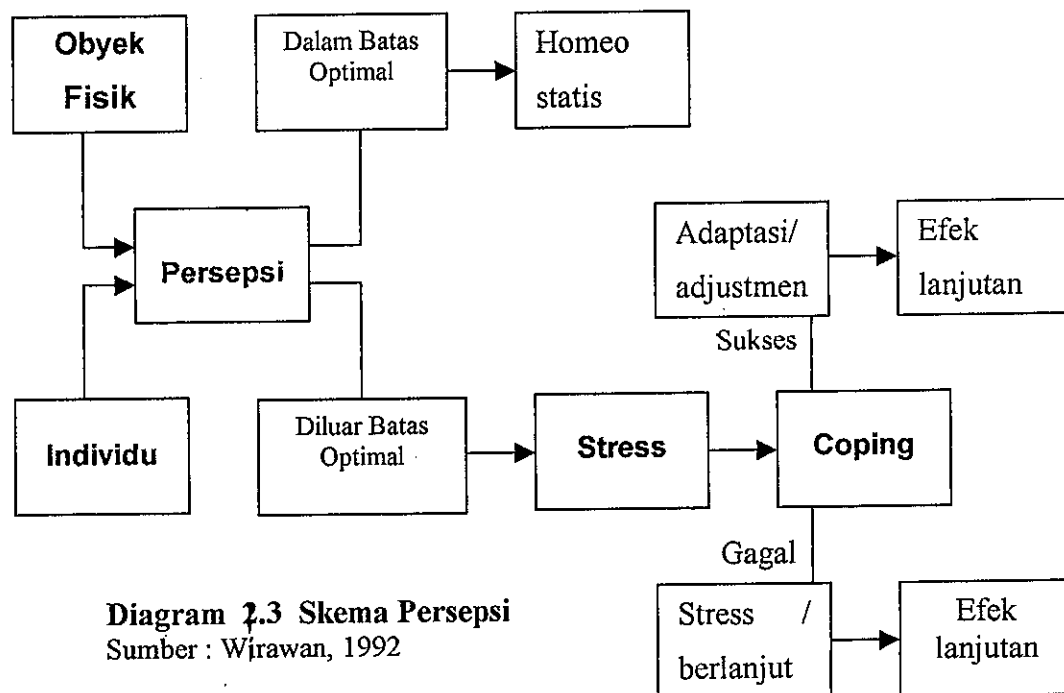
Untuk mengetahui perilaku manusia lebih lanjut, perlu memahami proses terbentuknya perilaku dan faktor yang mempengaruhinya. Perilaku manusia merupakan pusat perhatian dalam interaksi antara manusia dengan lingkungannya.

Lang (1987) mengatakan bahwa proses dasar yang menyangkut interaksi manusia dan lingkungannya adalah informasi tentang lingkungan yang diperoleh

melalui proses persepsi dan menurut Sarwono (1992), persepsi seorang ditentukan oleh pengalaman, dan pengalaman tersebut dipengaruhi oleh kebudayaan termasuk di dalamnya kebiasaan hidup.

Sedangkan Wirawan (1992) berpendapat bahwa persepsi adalah hasil suatu proses dari hasil penginderaan obyek di lingkungan oleh manusia, sehingga diketahui makna tentang obyek tersebut.

Awal terjadinya hubungan manusia dengan lingkungannya adalah adanya kontak fisik antara individu dengan obyek di lingkungannya. Setiap obyek mempunyai ciri dan kelemahannya masing-masing dan individu hadir dengan karakter individunya, pengalamannya, bakat, minat, sikap masing-masing.



Dengan memahami makna tersebut, manusia berusaha memperoleh keselarasan dengan lingkungannya sesuai dengan kemampuan kognitif yang dipunyainya untuk bereaksi terhadap lingkungan yang mempunyai elemen-elemen

pendorong keinginan untuk memenuhi kebutuhan proses hubungan dengan lingkungan yang terjadi sejak individu berinteraksi melalui penginderaan sampai terjadinya reaksi, digambarkan dalam skema persepsi oleh Paul A. Bell (1976) (lihat diagram 2.3).

Hasil interaksi individu dengan obyek menghasilkan persepsi individu tentang obyek tersebut. Jika persepsi berada batas optimal, maka individu dikatakan dalam keadaan homeostatis, yaitu keadaan yang serba seimbang dan biasanya selalu ingin dipertahankan oleh setiap individu karena menimbulkan perasaan yang menyenangkan. Sebaliknya, jika obyek dipersepsikan di luar suatu batas optimal, maka individu akan mengalami stress. Terjadi peningkatan energi, sehingga harus dilakukan coping untuk menyesuaikan lingkungan pada kondisi dirinya. Penyesuaian diri individu terhadap lingkungannya disebut dengan adaptasi, sedangkan penyesuaian lingkungan terhadap individu disebut adjustment.

Menurut Krasner dan Ullman (1973) dalam Boedjojo (1986) lingkungan merupakan faktor utama dalam mengatur batasan dan kemungkinan-kemungkinan tingkah laku. Arsitektur mempunyai fungsi untuk meningkatkan kondisi lingkungan tersebut, agar tingkah laku manusia menjadi lebih bermanfaat, lebih efektif dan lebih efisien dalam interaksi dengan lingkungan yang ada.

Weisman (1981) menggambarkan hubungan antara individu dengan organisasi atau instansi dalam satu sistem interaksi yang mengikutsertakan ruang atau setting kegiatan. Kerangka interaksi tersebut disebut model sistem perilaku lingkungan.

Model tersebut memberikan berbagai isu penelitian yang berkaitan dengan 3 komponen, yaitu (1) tempat (setting), (2) fenomena perilaku, dan (3) kelompok pemakai (organisasi dan individu).

Menurut Weisman (1981) individu dapat dipandang sebagai manusia yang menggunakan setting. Manusia, baik individu maupun kelompok-kelompok berinteraksi didalam setting. Proses interaksi yang terjadi, tidak hanya antara manusia dengan manusia, tetapi juga interaksi antara manusia dengan lingkungan yang disebut konsep atribut. Termasuk dalam atribut, adalah indera perangsang, kenyamanan, aktifitas kesesakan, sosialisasi, privasi, kontrol, aksesibilitas, adaptabilitas, makna.

Selanjutnya Weisman (1981) menyingkap tentang atribut, sebagai berikut :

- 1) Indera perangsang : kualitas dan intentitas perangsang sebagai pengaruh yang dirasakan oleh manusia.
- 2) Kenyamanan : suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai, kepada panca indera dan anthropometri disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatan anthropometri adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lain-lainnya dan kesanggupan berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda-beda dan mikro lingkungan.
- 3) Aktivitas : perasaan adanya intensitas pada perilaku yang terus menerus terjadi di dalam suatu lingkungan.
- 4) Kesesakan : situasi dimana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan ruang pribadinya.

- 5) **Sosialitas** : tingkat kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu setting. Suatu tingkat, dimana orang dapat mengungkapkan dirinya dalam hubungan perilaku sosial. Jarak antar perorangan, perilaku non verbal seperti sudut tubuh, kontak mata, ekspresi muka turut menunjang kualitas sosialisasi.
- 6) **Privasi** : keinginan atau kecenderungan pada diri seseorang untuk tidak diganggu kesendiriannya, menjadi :
 - a. Keinginan untuk tidak diganggu secara fisik dan terwujud dalam tingkah laku menarik diri, terdiri atas : keinginan untuk menyendiri, keinginan untuk menjauh dari pandangan atau gangguan suara tetangga/lalu lintas serta keinginan untuk intim, baik keluarga maupun orang tertentu, tetapi tidak jauh dari nama orang.
 - b. Keinginan untuk menjaga kerahasiaan diri sendiri yang terwujud dalam tingkah laku dengan hanya memberi informasi yang dianggap perlu, terdiri atas : keinginan merahasiakan jati diri, keinginan untuk tidak mengungkapkan diri terlalu banyak pada orang lain serta keinginan untuk tidak terlihat dengan tetangga.

Dari uraian tersebut, dengan kata lain privasi dapat diartikan sebagai hasrat atau kehendak untuk mengontrol akses fisik maupun informasi diri sendiri dari orang lain dan ruang pribadi (personal space) merupakan perwujudan privasi tersebut dalam bentuk ruang.
- 7) **Kontrol** : Kondisi suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas, menciptakan teritori serta membatasi ruang, untuk mengantisipasi atau

mencegah bahaya yang tiba-tiba muncul, hal tersebut dapat dipenuhi bila seseorang dapat dengan leluasa mengamati lingkungan sekitarnya.

- 8) **Aksesibilitas** : Kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan yang berkaitan dengan sirkulasi/jalan dan visual. Menurut Michael Jones (1996), sirkulasi manusia dalam kaitan dengan kemudahan dapat diartikan sebagai dimensi minimum ruang sirkulasi adalah 90 cm dan jarak capai tidak lebih dari 60 m serta harus memperhatikan kelancaran sirkulasi (tidak menyulitkan pemakai, tidak berliku-liku dan tidak membahayakan). Hal ini berlaku juga terhadap komponen lingkungan bangunan untuk memenuhi akses dan komponen setting. Visual diartikan sebagai jarak penglihatan dimana terlihat dengan jelas obyek yang diamati termasuk akses dan komponen setting.

Menurut Hesselgren, 1975, jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan oleh manusia. Jarak yang dirasakan bukan hanya jarak secara dimensional atau geometris saja, tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju.

- 9) **Adaptabilitas** : Kemampuan suatu lingkungan untuk menampung perilaku berbeda yang belum ada sebelumnya.

Rapoport (1977), mengungkapkan adanya kenyataan bahwa pada setting yang berbeda, orang bisa berperilaku berbeda, dan akan berusaha menyesuaikan diri dengan budayanya. Selanjutnya Lang

(1987) berpendapat bahwa lingkungan mempunyai daya tampung, yaitu konfigurasi obyek dan segala sesuatu yang dimiliki oleh ruang tersebut, dapat menampung aktivitas tertentu secara spesifik. Bentuk aktivitas yang ditampung berupa aspek fisik, makna dan estetika. Pola lingkungan yang berbeda akan menampung perilaku dan pengalaman estetika yang berbeda.

Dengan kata lain daya tampung lingkungan dapat memberikan peluang atau sebaliknya, membatasi perilaku dan pengalaman tertentu sesuai dengan persepsi dan kebutuhan pemakainya.

Manusia senantiasa melakukan perubahan pada dirinya atau lingkungannya, sebagai upaya untuk menyesuaikan daya tampung lingkungan menurut kebutuhannya.

- 10) Makna : Kemampuan suatu lingkungan menyajikan makna individual atau kebudayaan bagi manusia. Mengenai kaitan antara ruang atribut dan aktivitas didalamnya, David Canter (1977) mengatakan bahwa suatu ruang merupakan akumulasi hubungan antara aktivitas, atribut fisik dan konsepsi. Aktivitas apa yang terjadi dengan konsepsi tingkah laku / perilaku yang dimiliki dalam lingkungan fisik tersebut dan tingkah laku manusia mempunyai hubungan dengan caranya berpikir.

Bagaimana gambaran perilaku pejalan kaki di jalan MT. Haryono, perlu diketahui dan dikaji tentang apa yang dipikir dan aktualisasi dalam tingkah lakunya. Tingkat pemahaman terhadap lingkungan akan berpengaruh pada perilakunya.

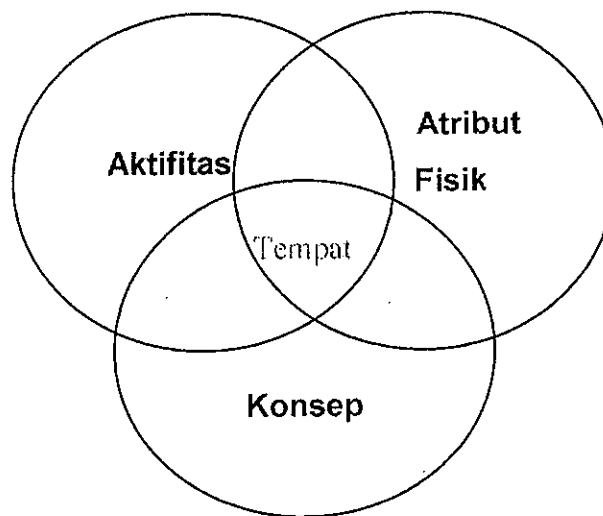


Diagram 2.4 Diagram Model Tempat / Ruang
 Sumber : David Canter, 1977

2.3.5. Perilaku Konsumen

Usaha pemasaran akan lebih berhasil jika hanya ditujukan pada konsumen tertentu saja dan bukannya pada masyarakat keseluruhan. Pendekatan kepada konsumen yang paling baik adalah memilih kelompok tertentu yang dituju dan menentukan marketing mix (produk, harga, distribusi, promosi) yang dapat memenuhi keinginan mereka (Basu Swatha, 1997). Faktor yang mempengaruhi keputusan membeli adalah berbeda-beda untuk masing-masing pembeli tergantung dari : Kebudayaan, kelas sosial, keluarga, kepribadian, sikap, kepercayaan dan konsep diri. Kelas soaial masyarakat menurut Basu Swastha dapat mempengaruhi pandangan dan tingkah laku pembeli, meliputi :

1. Golongan atas

Golongan ini meliputi pengusaha kaya, pejabat tinggi

2. Golongan menengah

Golongan ini meliputi karyawan pemerintah, pengusaha menengah.

3. Golongan rendah

Golongan ini meliputi buruh pabrik, pegawai rendah, tukang becak.

Pembagian ke dalam tiga golongan ini bersifat relatif. Dasar yang dipakai dalam penggolongan ini adalah tingkat pendapatan, macam perumahan, lokasi perumahan.

Dilihat dari perilaku, pengunjung kawasan jalan MT. Haryono dalam membeli dan memilih, dimana rasa, harga dan kecepatan berbelanja menjadi kriteria utama. Mereka tidak malu membeli sesuatu di pedagang kaki lima, karena hal ini dianggap lebih menguntungkan.

2.3.6. Kognisi

Yang ada pada individu sebenarnya adalah sistem kognisi, sistem tersebut merupakan hasil proses kognitif yang terdiri dari kegiatan-kegiatan ; persepsi, imajinasi, berpikir (*thinking*), bernalar (*reasoning*), pengambilan keputusan. Sistem kognisi pada individu dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor luar (*eksternal*) dan faktor dari dalam (*internal*), yaitu : lingkungan fisik, lingkungan sosial, struktur fisik individu, kebutuhan dan keinginan serta pengalaman masa lampau.

2.3.7 Motivasi

Seseorang dalam melakukan kegiatan yang ditandai dengan perilaku atau tingkah laku didasari oleh keinginan. Keinginan timbul karena ada beberapa latar belakang, baik dari dirinya maupun dari lingkungan dimana dirinya berada. Dorongan dan tarikan yang terjadi berpengaruh pada motivasi seseorang

dapat pula, mula-mula mendekat karena ingin tahu, kemudian menghindar, karena kurang mampu memaknai terhadap sesuatu yang dianggap asing atau belum mengenal sebelumnya.

Ketiga perilaku tersebut, menggambarkan adanya konflik dalam diri seseorang yang disertai dengan ketegangan emosional. Konflik tersebut akhirnya berakhir apabila terjadi penguasaan terhadap pemaknaan yang diterima dalam pikiran dan hatinya sehingga ditemukan solusi yang tepat untuk menanggapi obyek sasaran.

2.3.8. Persepsi

Perilaku manusia merupakan pusat perhatian dalam hubungan antara manusia dengan lingkungannya. Tahap awal hubungan manusia dengan lingkungannya adalah kontak fisik antara manusia dengan lingkungannya. Manusia tampil dengan perilakunya, sedangkan obyek-obyek tersebut tampil dengan kemanfaatannya. Hasil interaksi individu dengan obyek di lingkungannya akan menghasilkan persepsi.

Dalam hubungannya dengan persepsi dan sikap terhadap lingkungan, faktor bagaimana orang menilai keindahan lingkungan atau estetika lingkungan turut diperhatikan. Seorang individu menilai atau mempersepsikan estetika lingkungan dengan mempertimbangkan antara lain : kompleksitas yaitu banyaknya ragam yang membentuk suatu lingkungan; keunikan yaitu seberapa jauh lingkungan mengandung komponen-komponen yang unik; ketidaksenadaan yaitu seberapa jauh suatu faktor tidak sesuai dengan lingkungan; serta kejutan dan keindahan yang merupakan hasil interaksi antara perbandingan dan eksplorasi fisik. Estetika

lingkungan dipengaruhi oleh kesukaan (preferensi) terhadap lingkungan yang berbeda-beda.

S. Kaplan dan R. Kaplan (Fisher, 1984), menyatakan bahwa preferensi ditentukan oleh beberapa hal, yaitu keteraturan (*coherence*), tekstur, yaitu kasar lembutnya suatu pemandangan, keakraban dengan lingkungan kekeluasaan ruang pandang, kemajemukan rangsang dan misteri atau kerahasiaan yang tersembunyi dalam pemandangan.

2.4 Landasan Teori

Landasan Teori yang digunakan adalah :

- Peraturan pejalan kaki menurut David Sucher (1995) :
 1. Kelancaran / *continuity*
 2. Jarak / lama / panjang / *length*
 3. Lebar / keluasan / *width*
- Kemampuan pandangan manusia menurut Spreiregen (1965) :
 1. Jarak 1220 m, jarak maksimum untuk melihat manusia.
 2. Jarak 137 m, jarak maksimum untuk membedakan aktivitas yang dilakukan.
 3. Jarak 24,5 m, jarak maksimum untuk dapat mengenali muka seseorang
 4. Jarak 10,2 m jarak maksimum untuk memahami ekspresi seseorang.
 5. Jarak 3,1 m, jarak jangkauan untuk melakukan percakapan.
 6. Jarak 0,8 m, jarak untuk penelitian secara detail terhadap seseorang.

- Elemen jalur pejalan kaki menurut Rubenstein (1992) :
 1. Paving
 2. Bangku
 3. Tanaman peneduh
 4. Kios, shelter dan kanopi
- Kriteria jalur pejalan kaki menurut Utterman (1984) :
 1. Keamanan (*safety*)
 2. Menyenangkan (*convenience*)
 3. Kenyamanan (*comfort*)
 4. Daya tarik (*attractiveness*)
- Klasifikasi jarak pribadi menurut Hall (1988) :
 1. Jarak pribadi
 2. Jarak intim
 3. Jarak sosial
 4. Jarak publik
- Atribut menurut Weisman (1981) :
 1. Indera perangsang
 2. Kenyamanan
 3. Aktivitas
 4. Kesqsakan
 5. Sosialitas
 6. Privasi
 7. Kontrol

8. Aksesibilitas

9. Adaptabilitas

10. Makna

▪ Proses aktivitas menurut Jan Gehl (1980) :

1. Kegiatan utama (*necessary activity*)
2. Kegiatan tambahan (*optional activity*)
3. Kegiatan sosial (*following activity*)

▪ Tingkah laku dari motivasi menurut Boedojo (1986) :

1. *Approach-approach conflict*
2. *Avoidance-avoidance conflict*
3. *Approach-avoidance conflict*

▪ Content Analysis (Analisis Kesamaan Isi), menurut Muhajir (1992) :

1. Klasifikasi tanda
2. Dasar kriteria

▪ Teknik Behavioral Mapping menurut Haryadi (1995) :

1. *Place centered mapping*
2. *Person centered mapping*

Landasan Teori diatas diperkuat dengan teori lain pada kajian pustaka sebagai rumusan teori yaitu oleh Amos Rapoport, Gideon Geofani, Brambilla, Lang, Abraham Maslow, Basu Swatha, Syaifudin, Wirawan dan lainnya yang mengkaji temuan yang ada dengan pemaknaan, sehingga semakin jelas sesuai temuan masing-masing, berdasarkan penjelasan diatas disusun landasan teori sebagai landasan penelitian yaitu :

BAB III

METODOLOGI DAN METODE PENELITIAN

3.1 Metodologi Penelitian

Paham / Paradigma *rasionalistik* digunakan dalam penelitian ini dengan penggalan data yang menjelaskan cirri dengan menggali fenomena lewat pemikiran logic dengan kesesuaian yang digunakan menggunakan pemetaan perilaku (Person Centered Mapping dan Place Centered Maping) dan pembahasan dengan model pendekatan dari teori Gerald D. Weisman dalam modeling Environment Behaviour System (1981) dan teori-teori lain. Penelitian ini merupakan penelitian perilaku yang berkaitan dengan hubungan antara manusia dan lingkungannya (setting), lewat paham rasionalistik dengan fenomena dan data yang terjadi di lapangan untuk menemukan suatu kesimpulan atau rekomendasi serta temuan yang baru.

Dalam hal ini, analisa data penelitian menggunakan kesamaan isi (*content analysis*) dan *deskriptif*.

Penelitian bersifat deskriptif, dengan tujuan untuk menggambarkan sifat suatu keadaan yang sementara berjalan pada saat penelitian dilakukan dan memeriksa sebab – sebab dan gejala-gejala tertentu (Sevilla, 1993).

Content analysis merupakan analisa alamiah tentang isi pesan suatu komunikasi , yang mencakup : klarifikasi tanda – tanda yang dipakai dalam komunikasi, dan penggunaan kriteria sebagai dasar klarifikasi (Muhajir, 1992).

Maksud dan analisa kesamaan ini adalah untuk mencari kecenderungan tertentu dari berbagai peristiwa yang terjadi dalam kurun waktu tertentu. Untuk mengetahui mengapa kecenderungan terjadi, dilakukan dengan observasi atau wawancara (Haryadi, 1995).

Proses analisa diawali dengan mengkaji seluruh data, kemudian membandingkan terhadap beberapa informasi kemudian menyusun dan mengelompokkan berdasarkan komponen kegiatan, aktor, tempat, dan waktu dan aspek-aspek yang terkait di atas terhadap perilaku pada jalur pedestrian. Kemudian melakukan pembahasan terhadap berbagai temuan tersebut dengan studi pustaka yang telah disusun lewat referensi yang ada dan hasil akhirnya merupakan suatu kesimpulan penelitian mungkin juga bisa didapatkan temuan baru.

3.2 Metode Penelitian

3.2.1 Landasan Dasar Penelitian

Dalam tujuan penelitian mencari dan menentukan keragaman perilaku pejalan kaki, yang diawali dengan pengamatan terhadap seluruh kegiatan yang terjadi di sepanjang jalur pejalan kaki jalan MT. Haryono terhadap kegiatan perilaku settingnya.

Landasan dasar penentuan tersebut ditentukan berdasarkan fakta dan fenomena yang selalu terjadi dan berlangsung secara terus menerus sehingga diperoleh gambaran dari perilaku pejalan kaki hal ini diperkuat dengan penelitian yang akan diambil dalam obyek penelitian nantinya.

3.2.2 Obyek Wilayah Penelitian

Wilayah penelitian adalah jalur pedestrian sepanjang jalan MT. Haryono dari penggal jalan Kartini Kampung Kali – Bubakan. Pengamatan diarahkan pada kegiatan yang terjadi di jalur pejalan kaki di kedua sisi jalan, serta lingkungan fisik yang membentuk dan mempengaruhi suasana di sekitar jalur pedestrian tersebut yaitu fungsi bangunan perdagangan sendiri, parkir kendaraan roda empat / roda dua, pedagang kaki lima dan elemen lain yang dianggap mempunyai hubungan kegiatan yang terkait dengan studi hubungan antara perilaku manusia dengan lingkungan sekitarnya, jadi lingkup penelitian ini adalah studi hubungan perilaku manusia di jalur pedestrian yang terkait dengan setting di dalamnya.

3.2.3 Tahapan Penelitian

Secara mendasar ada beberapa tahapan dan langkah - langkah yang dipersiapkan dalam penelitian ini yang terbagi dalam 3 tahapan, yaitu :

1. Tahap Awal Penelitian

Tahap ini terdiri dari beberapa langkah dan persiapan yaitu :

- Melakukan survey mendasar ke area / obyek penelitian
- Persiapan alat dan instrumen penelitian
- Persiapan pengamatan dan identifikasi obyek penelitian
- Penyusunan data-data fisik dan non fisik serta teoritis
- Penentuan sampel dan jumlah responden
- Penyusunan daftar pertanyaan untuk wawancara (sasaran penelitian)
- Melakukan test terhadap responden obyek penelitian

- Revisi pertanyaan wawancara penelitian

2. Tahap Pelaksanaan Penelitian

Tahapan ini terdiri dari :

- Pengamatan ke obyek penelitian terkait dengan gambar mapping sketsa perilaku oleh responden terhadap obyek
- Penyusunan mapping dengan tabel dan data lewat sketsa gambar
- Menganalisa data dengan kajian pustaka dan teori yang telah disusun
- Penyusunan pembahasan dari analisa yang ada

3. Tahap Akhir Penelitian

Tahapan akhir terdiri dari :

- Penyusunan kesimpulan
- Penyusunan temuan dan rekomendasi jika ternyata ada dan dibutuhkan
- Penyusunan laporan penelitian
- Revisi akhir

Tahapan – tahapan tersebut disusun dengan menggunakan pendekatan dan strategi penelitian yang nantinya dapat mempermudah dalam melakukan penelitian lewat pembagian segmen kawasan, penentuan responden, teknik pengambilan data, pemilihan waktu penelitian dan penentuan variabel penelitian.

3.2.4 Pembagian Segmen Kawasan

Wilayah penelitian terdiri dari segmen-segmen jalur pedestrian yang dipisahkan oleh jalan yang menghubungkan penggal jalan Kartini – Bubakan

dengan lingkungan sekitarnya sehingga terbentuk dan terbagi beberapa segmen wilayah penelitian.

Definisi pembagian dan obyek penelitian area segmennya secara mendalam berdasarkan pada :

1. Kondisi Non Fisik / Spatial Condition

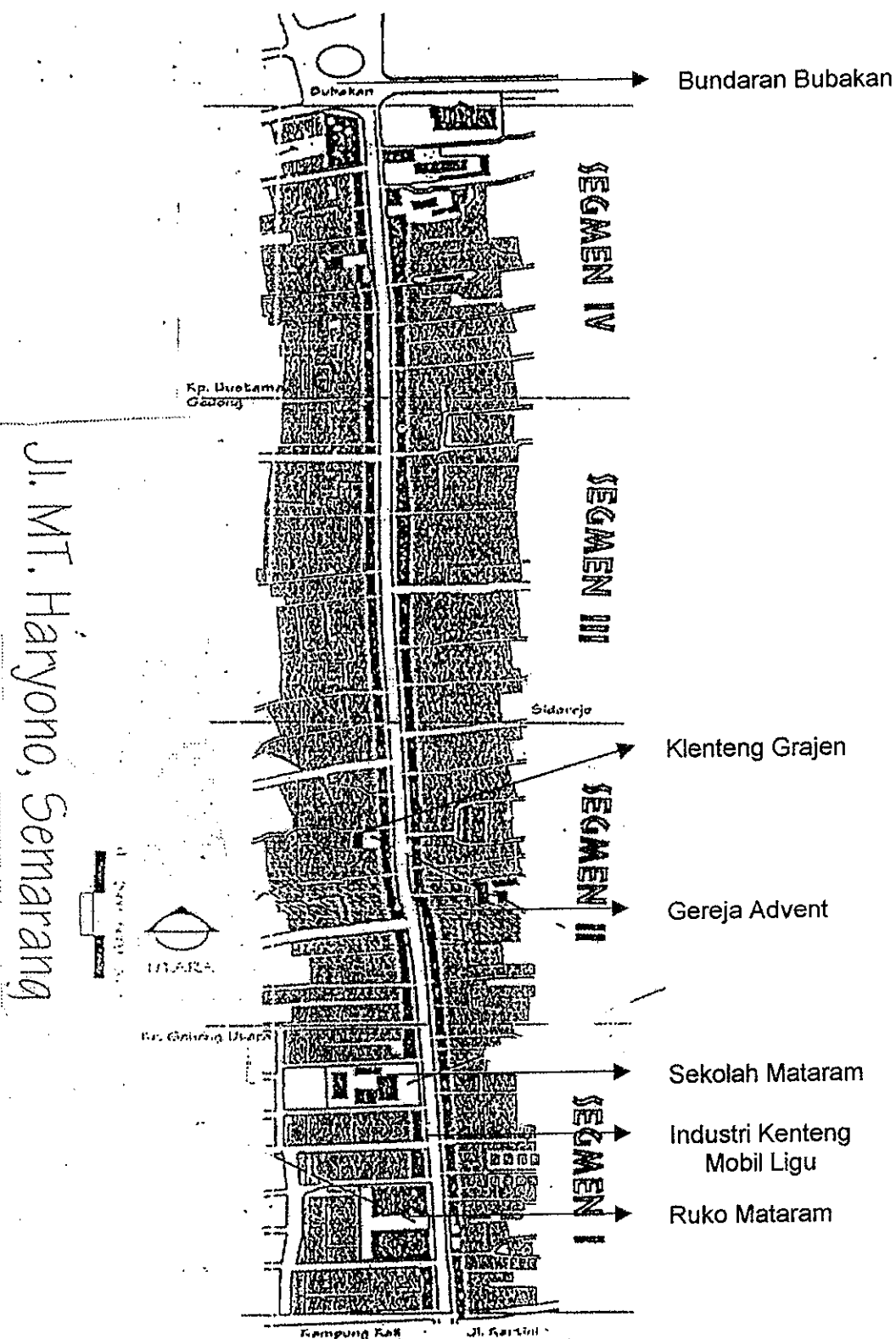
Kondisi keruangan yang terkait dengan kondisi area penelitian di lokasi sekitar jalur pedestrian yang terkait pada aktivitas dan perilaku pengguna pejalan kaki, orientasi, vista yang terlihat, sirkulasi dan obyek ataupun faktor-faktor yang menarik dan juga pembagian aktivitas yang terkait dengan keramaian dan pengelompokan aktivitas yang saling berhubungan.

2. Kondisi Fisik

Kondisi tempat penelitian yang menjadi obyek, terdiri dari kondisi vegetasi, komponen-komponennya, bentuk, dimensi, batasan, dan material serta pelingkupnya.

Dalam pembagian setiap segmennya dikaji dan diolah data yang terkait dengan fungsi bangunan, atribut, kondisi dan dimensi jalur pedestrian, parkir, dan aspek lain yang terkait dengan perilaku pejalan kaki yang berpengaruh terhadap penelitian. Perbedaan tersebut berpengaruh terhadap perilaku pada segmen jalur pejalan kaki sebagai obyek dan didapatkan segmen-segmen, sebagai berikut :

- Segmen I : penggal Jl. Kartini - pertigaan Jl. Kp. Karang Geneng Utara
- Segmen II : penggal Jl. KP Karang Geneng Utara-perempatan Jl. Sidorejo
- Segmen III : penggal Jl. Sidorejo – pertigaan Bustaman Gedong
- Segmen IV : penggal Kp. Bustaman Gedong-Bundaran Bubakan



Gambar 3.1 Peta Pembagian Segmen

Sumber : RUTRK 1995/1996 – 2004/2004 Bappeda Kota Semarang

3.2.5 Teknik Pengambilan Data Informasi Dan Komunikasi

Data dan informasi yang dicari di lapangan adalah data tentang lingkungan fisik terhadap jalur pedestrian di obyek penelitian dan data menyangkut perilaku pemakai jalur pejalan kaki, yaitu :

- Data dan informasi fisik yang terdiri dari komponen fisik lingkungan di sekitar jalur pejalan kaki terkait dengan suasana lingkungan yang mempengaruhi segala aktivitasnya, adalah :
 1. Posisi bangunan terhadap aktivitas yang terjadi pada jalur pedestrian
 2. Elemen-elemen pembentuk yang terkait dengan ruang dan lingkungan
 3. Keadaan jalur pedestrian bentuk, ukuran, dan suasana yang terjadi.
 4. Jenis, ukuran, pola lansekap dan letak vegetasi / pepohonan yang menjadi properti membentuk suasana pada obyek.
- Data dan informasi non fisik terkait time/waktu, aktor/pelaku dan informasi penting terhadap aspek yang mendukung perilaku pengguna pejalan kaki tersebut.
- Komunikasi visual dengan pendekatan interview atau komunikasi dengan pejalan kaki terhadap obyek pengamatan yang terjadi.

Langkah pertama adalah mencatat dan membuat sketsa segala apa yang ada terkait dengan data fisik / setting jalur pejalan kaki di obyek penelitian serta

detail yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki seperti street furniture dan kondisi jalur pedestrian itu sendiri.

Kemudian dilakukan observasi dengan mapping berdasarkan kajian pustaka dan mengaplikasikan landasan teori terhadap spesifikasi obyek penelitian terkait bentuk perilaku terutama jam-jam terjadinya keramaian puncak atau jam sibuk. Namun dapat diambil titik tertentu dalam hal ini jam-jam tertentu yang menonjol pada saat penelitian terjadi yang diperkuat teknik wawancara/interview dan memberikan pertanyaan yang sifatnya tidak memaksa dalam hal ini pertanyaan bebas dengan pertanyaan yang bersifat umum dan bersifat khusus.

Langkah-langkah ini diperkuat dengan studi pustaka yang telah disusun untuk memperkuat penelitian lewat metode mapping tadi dengan diperkuat foto, dan gambar-gambar visual yang terkait dengan arsitektur perilaku. Kemudian, prosedur standart yang harus dijalankan dasar penelitian dan langkah – langkah yang telah dirumuskan yang mesti dipatuhi dan juga yang tidak kalah penting adalah penggunaan sistem coding yang efisien dalam waktu saat penelitian.

3.2.6 Waktu Penelitian

Penentuan dan pemilihan waktu yang menjadi dasar penelitian berdasarkan survey terhadap obyek sekaligus sebagai batasan waktu penelitian yang didapatkan sebagai berikut :

- Pagi hari, pukul 08.00 – 10.00
- Siang hari, pukul 10.00 – 14.00
- Sore hari, pukul 14.00 – 16.00

Dengan dasar pertimbangan :

- Pukul 08.00 – 10.00 : kegiatan perdagangan dan aktivitas yang terkait dengan pemilik toko, toko mulai buka, pegawai datang dan PKL membuka dagangan dan konsumen yang mulai berdatangan.
- Pukul 10.00 – 14.00 : kegiatan perdagangan mencapai titik yang padat, pulang sekolah, makan siang dan aktivitas pendukung lain.
- Pukul 14.00 – 16.00 : kegiatan perdagangan, pulang kerja dan aktivitas yang mendukung penelitian.

Waktu Pengamatan diambil pada waktu yang paling ramai (*peak time*) dan timbulnya perilaku pejalan kaki yang dapat diamati oleh peneliti secara maksimal pada titik yang akan diteliti.

3.2.7 Penentuan Responden

Penentuan sample responden menggunakan sistem *Purposive Sampling*, cara pengambilan sampel dengan memilih sub grup dari populasi sedemikian sehingga sampel yang dipilih mempunyai sifat yang sesuai dengan sifat – sifat populasi.

Berdasarkan keadaan area penelitian, ketajaman penelitian dan hasil yang akan didapatkan maka metode penelitian untuk penentuan responden dilakukan secara *kuantitatif* dan diperkuat secara *kualitatif* sehingga alasan yang diketemukan pada kuantitatif yang sudah dicrosscekkan, dapat diolah dan dimatangkan dengan metode kualitatif.

Dari data yang ada peneliti mempunyai gambaran terlebih dahulu sifat populasi tersebut., walaupun hasil penelitian dari sampel semacam ini tidak dapat

digunakan sebagai dasar dari sifat populasinya (Miller, 1970). Responden adalah laki – laki dan perempuan sebagai pengguna jalur pejalan kaki.

Dengan pembagian didasarkan pada pengamatan selanjutnya di lapangan, gambarannya adalah :

- Laki – laki terdiri dari :
 - Pembeli barang dan konsumen di jalan MT. Haryono
 - Pemilik toko dan karyawan
 - PKL
 - Pelajar
 - Pengguna lain
- Perempuan
 - Pembeli barang dan konsumen di jalan MT. Haryono
 - Pemilik toko dan karyawan
 - PKL
 - Pelajar
 - Pengguna lain

Jumlah responden yang ditentukan pada saat penelitian di lapangan (dengan pertimbangan ketajaman penelitian dan seleksi dari responden yang ada serta kondisi tiap segmen yang ada) yang nantinya saat penelitian akan diadakan observasi lapangan dan wawancara awal terbagi dalam 4 segmen tersebut untuk mengetahuinya.

3.2.8 Penentuan Variabel Penelitian

Variabel yang akan diteliti meliputi komponen operasional, yaitu :

A. Jalur Pejalan Kaki :

1. Aspek Fisik

Pengidentifikasian Karakteristik setting yang meliputi :

- Kondisi Bangunan Pertokoan Jalur Pejalan Kaki
 - A. Keterkaitan Aktivitas Bangunan Perdagangan dan Jasa terhadap Jalur Pejalan Kaki
 - B. Posisi terhadap Jalur Pejalan Kaki
 - C. Daya Tarik Aktivitas Perdagangan
 - Pelaku dan Pengguna
 - Sektor Informal dan Parkir
 - A. Posisi Parkir
 - B. Kondisi Ruang Pedagang Kaki Lima
 - Elemen Pendukung Jalur Pedestrian + Vegetasi
 - A. Kondisi dan Data Vegetasi
 - B. Kelengkapan Street Furniture
 - Data Fisik Jalur Pedestrian
 - A. Dimensi dan Kondisi Jalur Pedestrian
 - B. Pola Jalur Pedestrian
- ### 2. Aspek Non Fisik
- Data Pergerakan dan Sirkulasi
 - Data Aktivitas
 - Data Perilaku
- ## B. Pejalan Kaki

Meliputi *komponen* yang terkait dengan Responden, yaitu :

1. Jumlah Responden
2. Spesifikasi Responden

3.2.9 Analisa Data

Analisa dilakukan secara induktive bukan untuk membuktikan hipotesis tapi merupakan pengungkapan abstraks berdasarkan informasi dan data yang didapat.

Proses analisa diawali dengan mengkaji seluruh data, kemudian membandingkan terhadap beberapa informasi kemudian menyusun dan mengelompokkan berdasarkan komponen kegiatan, aktor, tempat, dan waktu dan aspek-aspek yang terkait di atas terhadap perilaku pada jalur pedestrian.

Penelitian menggunakan arsitektur perilaku dengan Behavioral Mapping, yang nantinya didapatkan suatu bentuk informasi mengenai suatu fenomena / gejala menarik di obyek penelitian (dalam hal ini perilaku jalur pedestrian) yang terkait dengan sistem spasialnya (Haryadi, 1995).

Behavioral Mapping digambarkan dalam bentuk sketsa dan diagram mengenai suatu area dimana manusia melakukan kegiatannya (Sommer, 1986). Tujuannya adalah untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasi jenis dan frekuensi perilaku, serta menunjukkan kaitan perilaku dengan wujud perancangan yang spesifik.

Pemetaan perilaku ditempuh dengan menggunakan 2 cara yaitu Person Centered Mapping dan Place Centered Mapping, dalam penjelasannya sebagai berikut ini :

- Person Centered Mapping

Metode pengamatan yang menentukan pada pergerakan manusia pada suatu periode waktu tertentu. Dengan demikian teknik ini tidak hanya satu tempat atau lokasi. Peneliti berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati, dalam penelitian ini juga meliputi pengguna jalur pedestrian baik laki-laki dan perempuan.

- Place Centered Mapping

Metode pengamatan perilaku untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan atau mengakomodasikan perilakunya ke dalam suatu situasi waktu dan tempat yang tertentu. Dengan kata lain, perhatian dari teknik ini adalah suatu tempat yang spesifik baik kecil maupun besar, dalam hal ini adalah elemen penunjang jalur pejalan kaki meliputi koridor jalan MT. Haryono Semarang.

Cara yang digunakan pada pengamatan Place Centered Mapping dapat dilakukan dengan cara dan tahapan sebagai berikut :

1. Identifikasi terhadap sample obyek pengamatan (pejalan kaki) dan diusahakan melalui kerja sama (dalam pencatatan data dirahasiakan terhadap objek pengamatan) pengalaman dalam melakukan pergerakan dan aktivitas
2. Komunikasi dengan objek untuk mengetahui termasuk kesan yang dirasakan, dimana dilakukan juga dengan pihak yang dianggap relevan.

3. Pencatatan dan pengamatan perilaku dilakukan oleh objek dari titik awal gerak yang ditentukan sampai titik akhir perjalanan yang ditentukan. Pengamatan dilakukan bertahap satu jam pada hari pertama, dua jam berikutnya sampai akhir 8 jam pengamatan dari suatu hari ke hari berikutnya dengan pengamatan pada waktu jam-jam sibuk.
4. Pengamatan dilakukan pada objek yang berlainan pada lokasi yang telah ditentukan dimana pergerakan dan aktivitas objek semakin banyak dan mengesankan di situlah penelitian dirasa perlu untuk dilakukan.
5. Pemetaan garis arah gerakan dan kegiatan objek pejalan kaki pada media jalur pedestrian. Super imposed dari beberapa garis-garis tersebut merupakan indikasi tingkat akumulasi dari terkumpulnya pengguna pejalan kaki dari spot-spot pada segmen yang telah ditentukan.
6. Pencatatan titik-titik dimana terjadi perilaku yang dilakukan oleh pengguna jalur pedestrian yang terkait dengan aktivitas jalur perdagangan tersebut.
7. Melakukan perekaman hubungan antara waktu, tempat dan frekuensi pejalan kaki yang melakukan gerakan dan aktivitas antara perilaku, pejalan kaki terhadap atribut dan propertinya.
8. Analisa hasil rekaman data dan informasi dengan teori-teori tentang pejalan kaki, jalur pejalan kaki, perilaku manusia dan lingkungan yang ada pada kajian pustaka terhadap objek penelitian.

9. Penyusunan kesimpulan dan temuan terhadap atribut dan properti pejalan kaki di sentra perdagangan onderdil dan elektronika jalan MT. Haryono Semarang.

Peneliti memiliki keterbatasan dalam mengamati perilaku pada area penelitian dalam kurun waktu 1 hari penuh, sehingga untuk mengetahui seluruh perilaku yang terjadi dalam obyek dilakukan pengamatan dalam beberapa segmen waktu yang dapat memenuhi persyaratan dalam penelitian ini yaitu pada saat jam sibuk dimana terjadi fenomena perilaku pengguna jalur pedestrian di sentra perdagangan onderdil dan elektronika jalan MT. Haryono Semarang.

Pengamatan juga diperkuat melalui sumber data dan wawancara serta kuisioner. Dalam penelitian dilakukan pengukuran dan pembuatan mapping jalur pedestrian lengkap dengan unit massa bangunan beserta fungsinya agar bisa mendapatkan gambaran yang sangat akurat terhadap aktivitas yang terjadi pada obyek penelitian.

3.2.10 Alat / Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian yang paling dominan adalah peneliti sebagai subyek pengamat lapangan, dengan dibantu alat bantu berupa :

- a. Kamera dan foto yang merekam kegiatan
- b. Alat perekam suara terhadap hasil wawancara.
- c. Alat tulis untuk mencatat hasil pengamatan.
- d. Peta obyek penelitian dan peta jalur pejalan kaki.
- e. Alat pengukur (meteran).
- f. Kertas untuk mencatat hasil jawaban dari responden.

3.2.11 Kesulitan Yang Dihadapi

Dalam penelitian ini terdapat kesulitan yang dihadapi terkait dengan keterbatasan waktu pada saat penelitian, yaitu :

1. Penggalan data lapangan

Data dan informasi yang lengkap dari pejalan kaki yang mempunyai perilaku pada koridor jalan MT. Haryono sulit didapatkan terutama pada saat wawancara dari responden terhadap perilaku yang dilakukan. Penggalan dan pengungkapan data seringkali gagal, karena pejalan kaki sering tidak bisa memberikan dan mengungkapkan jawaban, beserta alasan yang mendasarinya, sehingga data dan informasi tersebut didapatkan dari responden yang dipilih dan mampu memberikan data yang relevan dan sangat dibutuhkan oleh penelitian ini walaupun berkali-kali gagal.

2. Panjangnya Daerah Penelitian

Panjangnya daerah penelitian yang sampai ± 2 km mengakibatkan peneliti harus benar-benar teliti untuk mengamati perilaku pejalan kaki karena jarak yang panjang juga mempengaruhi sirkulasi dan pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain yang ternyata dari responden dengan responden lain berbeda-beda, dari data yang akan diungkap dari satu tempat ke tempat yang lain dari panjangnya koridor jalan MT. Haryono, sehingga pembagian, ketelitian dan komunikasi yang baik antara responden dengan peneliti yang memegang peranan penting dari hasil penelitian ini.

Dari kesulitan yang dihadapi peneliti diatas, peneliti berusaha tidak mengurangi kelengkapan proses dan hasil penelitian.

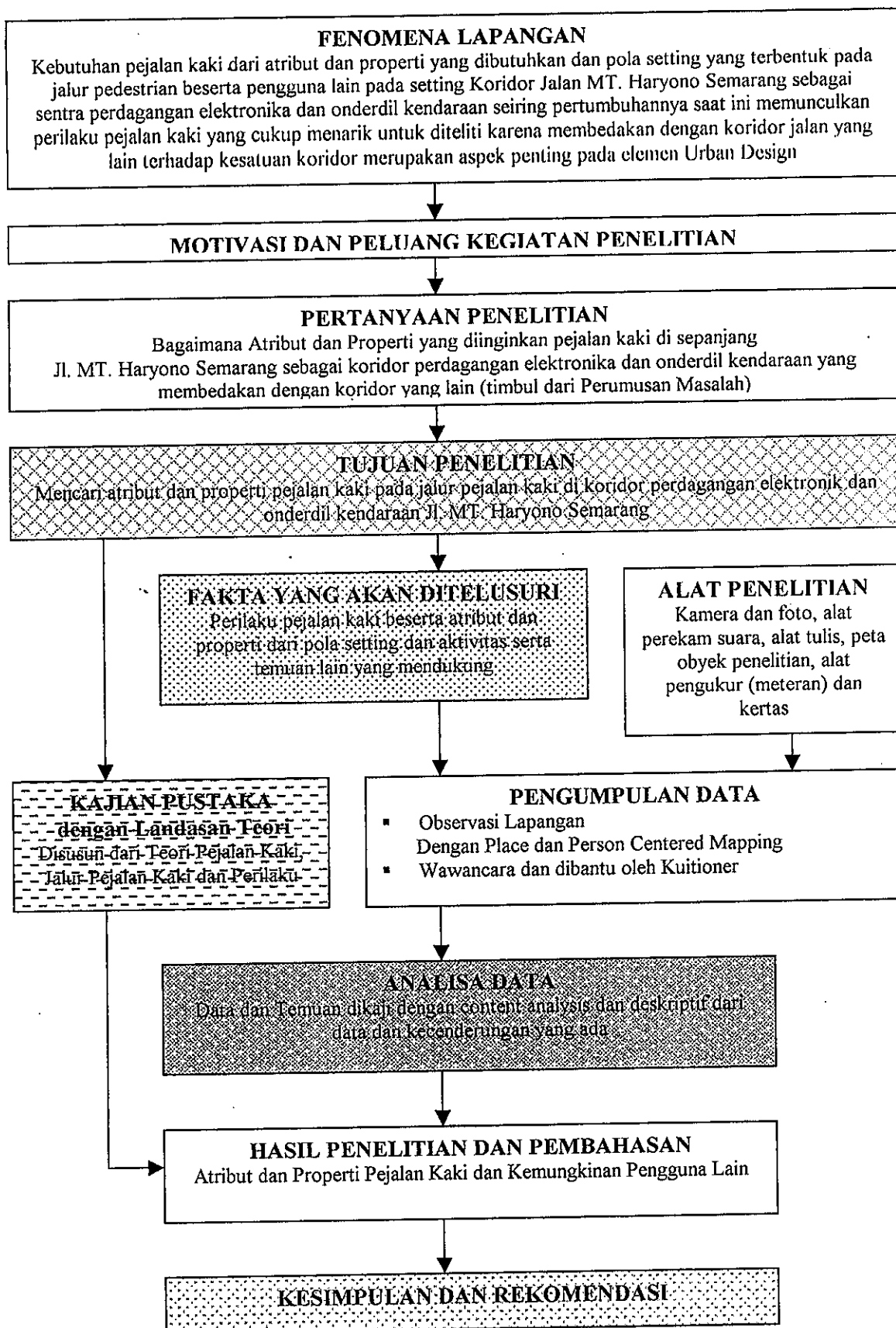


Diagram 3.1 Proses Kegiatan Penelitian
Sumber : Dokumen Pribadi Februari 2003

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Latar Belakang Historis

4.1.1 Perkembangan Historis Kota Semarang

Proses perkembangan jalan MT. Haryono tidaklah terlepas dari proses perkembangan kota Semarang. Semarang, ibukota Jawa Tengah terletak di pesisir pantai utara pulau Jawa dengan posisi $110^{\circ}23'57''79'$ BT dan $110^{\circ}27'70'$ BT, Lintang $6^{\circ}55'6''$ LS dan $6^{\circ}58'18''$ LS mempunyai keunikan geologis yang jarang dimiliki kota lain, yaitu memiliki wilayah perbukitan (kota atas) dan lembah / daratan (kota bawah) yang berbatasan langsung dengan wilayah laut (pantai).

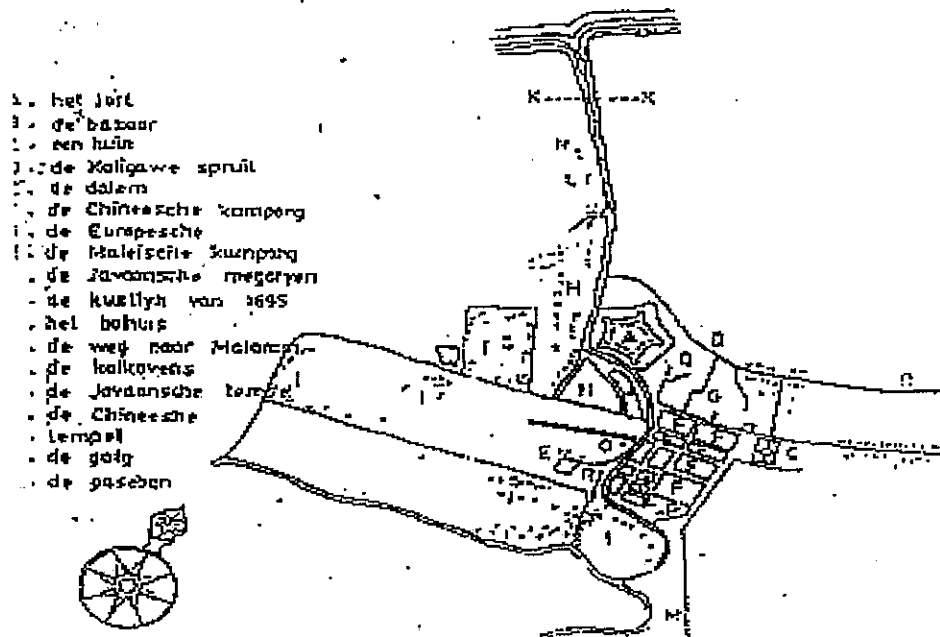
Didukung dengan keberadaan pelabuhan dan perdagangan yang maju, Semarang tumbuh menjadi kota pelabuhan dimana bukan hanya perdagangan antar pulau dan daerah tetapi bangsa-bangsa asing mulai berdatangan kemari. Jadi, bisa dikatakan pelabuhan kota Semarang (Widodo, 1988) perkembangan dimulai dari :

- (1) Koloni Pra Semarang, sekitar abad XV.
- (2) Semarang sebagai kota kolonial.
- (3) Awal kebangkitan Semarang sebagai kota Modern.
- (4) Semarang sebagai kota Modernistik sampai Semarang saat ini.

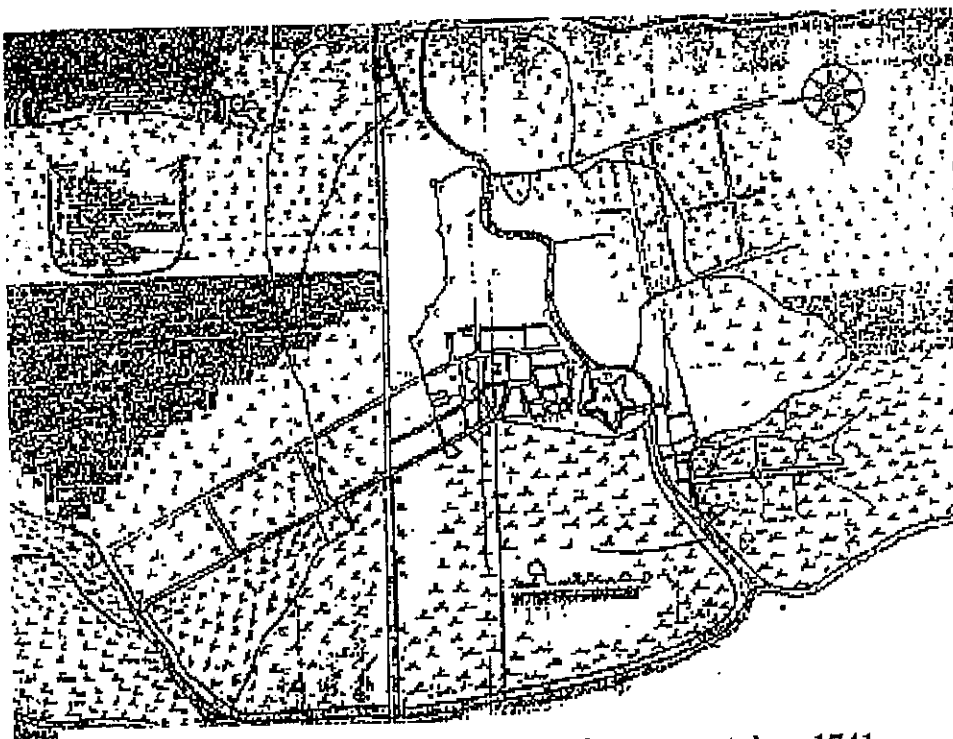
Dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. *Koloni Pra Semarang, sekitar abad XV*

(Liem Thian Joe, 1933; Muhammad, 1995; Widodo, 1998)



Gambar 4.1 Peta Kota Semarang tahun 1719
 Sumber : Amat Tohir, majalah de Locomotief tahun 1920



Gambar 4.2 Peta Kota Semarang tahun 1741
 Sumber : Brommer, Semarang Beeld van een stad, 1995 : 12

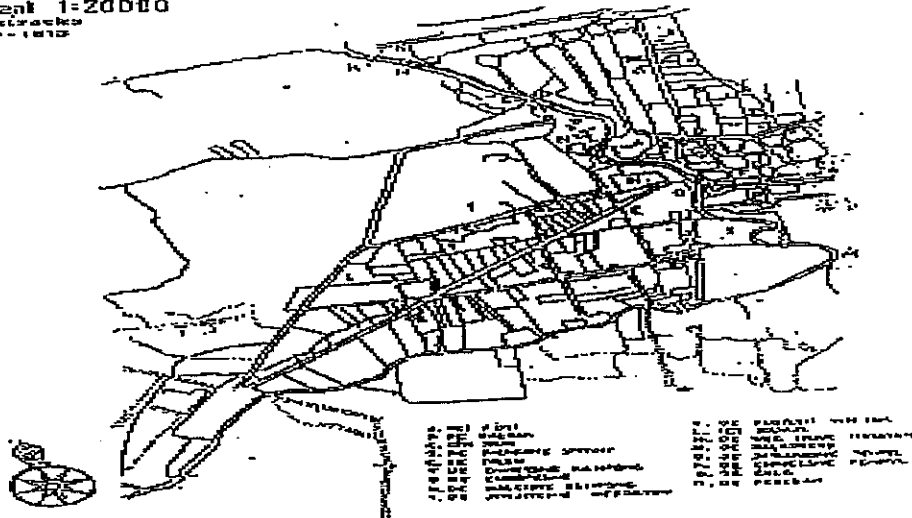
Semarang, berdiri sejak masa sekitar abad XV, dimana Ki Ageng Pandanaran mula-mula meletakkan dasar pemerintahan kota Semarang yang pertama, dimulai dari kawasan kecil di daerah Bubakan, Jurnatan, dan Kanjengan yang seterusnya berkembang menjadi kota Semarang sekarang. Dipetakan sebagai sebuah kota pertama kalinya oleh Van Bemmelen pada tahun 1695, Semarang sudah mengalami kemajuan apalagi sejak Demak memfungsikan pelabuhan Semarang sebagai pelabuhan dagang dan memfokuskan wilayah ini sebagai pusat penyebaran agama Islam.

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, Semarang tumbuh menjadi kota pelabuhan dimana bukan hanya pedagang antar pulau dan daerah tetapi bangsa-bangsa asing mulai berdatangan kemari. Salah satunya adalah masyarakat Tionghoa. Pada waktu pertama kali berada di Semarang, ditandai dengan kedatangan armada Cheng Ho (1406), pemukiman komunitas Tionghoa berada di Simongan (sekarang merupakan lokasi kelenteng Gedung Batu / Sam Po Kong) dan daerah sepanjang Kali Garang. Sekitar 1628 komunitas Tionghoa berontak melawan Mataram. Pemberontakan ini dapat dipadamkan berkat bantuan VOC dan pemukiman orang-orang Tionghoa dipindahkan ke suatu wilayah di selatan pos dagang Belanda, dikitari oleh Kali Semarang.

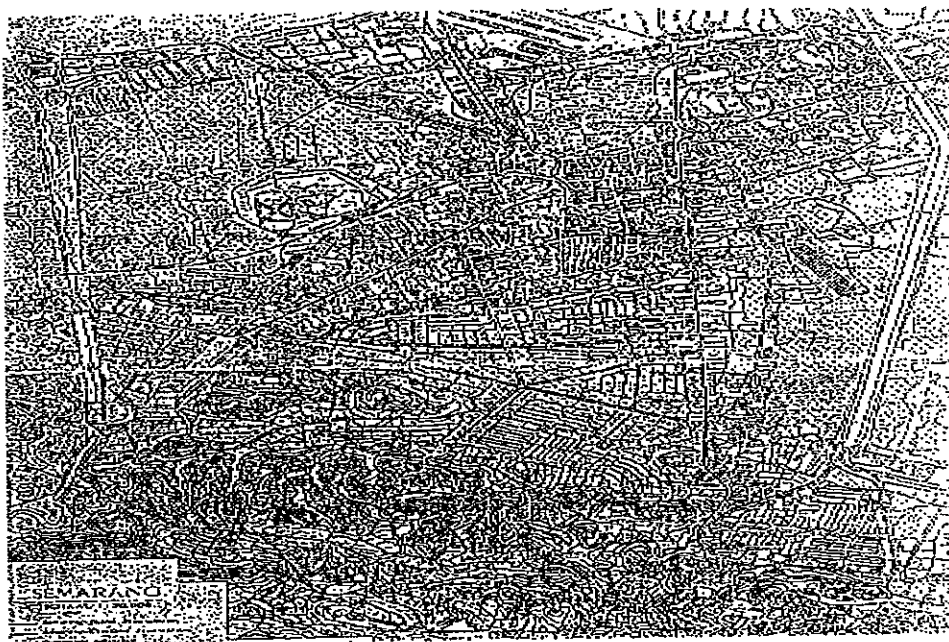
Pertumbuhan urban morfologi Semarang dimulai dari saat itu, yaitu dari tiga elemen urban : pos dagang VOC (di kota lama Semarang), kampung komunitas Tionghoa, dikitari pemukiman pribumi.

2. Semarang Menjadi Kota Kolonial

SEMARANG
 schaal 1:20000
 Groot-schaal
 1810 - 1813



Gambar 4.3 Peta Kota Semarang tahun 1810 - 1813
 Sumber : Amat Tohir, majalah de Locomotief tahun 1920



Gambar 4.4 Peta Kota Semarang tahun 1922
 oleh Thomas Karsten
 Sumber : Peta Albertus Sidharta M

Pada tahun (1674-1679), Trunojoyo seorang pangeran dari Madura melakukan pemberontakan kepada Mataram. Amangkurat I, raja pengganti Sultan Agung meminta bantuan VOC. Bantuan VOC adalah membantu memadamkan pemberontakan Trunojoyo yang meluas sampai ke daerah Kaligawe Semarang. Setelah Amangkurat I wafat, Amangkurat II yang menggantikannya menandatangani perjanjian menggadaikan Semarang sebagai imbalan atas bantuannya. Perjanjian ini ditandatangani pada tanggal 15 Januari 1678. Sejak saat itu status Semarang yang semula adalah wilayah Kerajaan Mataram berubah menjadi daerah kekuasaan VOC. Tetapi baru pada tahun 1697, ketika benteng Semarang selesai dibangun, pusat administratif Jawa Tengah baru dipindahkan dari Jepara.

Pada masa itu, Kali Semarang memegang peranan penting sebagai jalur transportasi dan pelabuhan utama yang menghubungkan dua inti ekonomi (Belanda dan Pecinan) dengan Batavia dan daerah-daerah lain bahkan dengan negeri lain.

Pada tahun 1799 VOC bangkrut dan diambil alih Belanda (1 Januari 1800) dimana Semarang mulai memasuki tahapan baru.

Kebangkitan Semarang menjadi kota kolonial diawali dengan dibangunnya sebuah jalan raya pos Anyer-Panarukan oleh Daendels yang berfungsi sebagai sarana transportasi, komunikasi juga sarana pertahanan. Tetapi upaya menangkal serangan Inggris gagal. Tanggal 11 September 1811, Belanda menyerah di Benteng Ungaran dan mulailah perioda pemerintahan pendek Inggris di Jawa (1811-1816).

Antara tahun 1825 - 1830 perang Jawa dipimpin Pangeran Diponegoro pecah di Jawa Tengah, Semarang menjadi pusat militer. Pos-pos militer banyak berdiri dan tersebar dalam kota Semarang sepanjang poros jalan timur-barat, dengan kota benteng (sekarang dikenal sebagai kawasan Kota Lama) Belanda sebagai pusat kekuatannya. Benteng yang lama dihancurkan tahun 1824 dan tahun 1935 Belanda mendirikan benteng baru di daerah Poncol yang dinamakan Fort Prins van Oranje (Benteng Pendem).

Pada tahun 1816, pemerintahan kerajaan Inggris menyerahkan kekuasaan kembali kepada Belanda. Antara tahun 1825-1830, pecah perang Jawa khususnya di Jawa Tengah, kota Semarang menjadi pusat militer Belanda.

Awal abad 19, perkembangan daerah urban Semarang secara mendasar ditentukan oleh faktor pemukiman Belanda serta Tionghoa yang dikelilingi oleh pemukiman kaum pribumi yang kurang tertata. Pemukiman masyarakat Tionghoa tetap sebagai inti kegiatan perdagangan. Sedangkan pemukiman pribumi meluas ke arah barat daya dan mengitari dua daerah perdagangan utama kaum Belanda dan Tionghoa. Kekuatan ekonomi masyarakat Tionghoa yang makin menguat dianggap suatu ancaman bagi Belanda sehingga dikeluarkan peraturan pembatasan perjalanan dan pemukiman. Semarang terbagi atas tiga bagian etnis : Belanda, Tionghoa dan Pribumi.

3. *Awal Kebangkitan Semarang sebagai kota Modern*

(Liem Thian Joe, 1933; Muhammad, 1995; Widodo, 1998)

Dengan dimulainya perencanaan dan pembangunan infrastruktur pada abad 19 maka di Semarang telah dimulai transformasi ke arah modernisasi. Hal ini

dibuktikan dengan dibangunnya jaringan transportasi kereta api yang menghubungkan Semarang dengan kota-kota lain serta dibangunnya pelabuhan. Pada tahun 1864, awal perkembangan transportasi kereta api. Tahun 1882, Semarang – Juana dibangun jalan kereta api dengan stasiun Jurnatan, juga KA lokal sampai Jomblang dan Daerah Bulu. Tahun 1906-1945 mulailah periode Semarang menjadi kota modern.

Tanggal 1 April 1906, pemerintahan kota Semarang dibentuk atas dasar Statsblad 1906 No. 120 dan L.R. Priester diangkat sebagai Asisten Residen I. Suatu Dewan Kota juga dibentuk sebagai penasehat Asisten Residen dan kemudian penasehat Walikota. Sekitar alun-alun mulai tumbuh pedagang secara tidak teratur dan kemudian ditata melalui Perda-Perda. Tahun 1931, Pasar Induk Johar mulai dibangun di lokasi bekas penjara dimana penjara dipindah ke Mlaten. Pada waktu itu, Ir. Thomas Karsten seorang arsitek mulai merencanakan kota Semarang secara modern, dapat dikatakan sebagai peletak dasar kota modern di Semarang. Konsep kota taman diperkenalkan, perbaikan kampung dikembangkan, Karsten juga berupaya mengintegrasikan penduduk kota dengan menipiskan segregasi etnik.

Dalam Perencanaan perluasan kota Semarang, Karsten menyadari adanya ketidakmungkinan mengandalkan pusat Kota Lama Semarang sebagai pusat aktivitas maka ia seakan-akan memindahkan pusat kota kepada sekitar persimpangan Jl. Pandanaran – A. Yani (sekarang merupakan Simpang Lima) yang memang terletak sentris pada Kota Semarang saat ini. Akibat pergeseran Central Business District (CBD) dari kota lama ke kawasan kota lainnya tiga

pusat kota yaitu Pasar Johar sebagai pusat perekonomian, Tugu Muda sebagai pusat pemerintahan dan Simpang Lima sebagai pusat aktivitas dan perekonomian. Seiring dengan perkembangan kota bermunculan pusat-pusat kota baru yang lebih berkembang menyebabkan modal pun berpindah menuju pusat-pusat kegiatan ekonomi baru.

Pada tahun 1942, menyusul jatuhnya Pearl Harbour dari tangan sekutu, Jepang masuk ke Indonesia dan menduduki wilayah Hindia Belanda. Pada masa itu tidak ada perkembangan kota sama sekali karena semua kegiatan ditujukan untuk kepentingan peperangan. Setelah Jepang menyerah dan Indonesia merdeka pada tanggal 17 agustus 1945, mulailah perkembangan kota Semarang mendapat perhatian kembali.

4. *Semarang sebagai kota Modernistik sampai Semarang saat ini.*

(Muhammad, 1995)

Pada masa revolusi setelah kemerdekaan Republik Indonesia, kota Semarang terus bergolak menjadi kancah perjuangan pemuda dan rakyat dalam melawan penjajah yang masih bercokol di Semarang. Hal ini berakibat pada porak porandanya kehidupan kota dan masyarakatnya, sejak tanggal 1 Juli 1951, Semarang memiliki Walikota yang pertama yaitu RM. Hadisoebeno Sastrowardoyo yang mempunyai tugas melaksanakan pembangunan Kota Semarang.

Pada tanggal 19 Juni 1976, kota Semarang mengalami pemekaran yang semula hanya terdiri dari 5 kecamatan (Semarang Utara, Tengah, Timur, Barat, Selatan) menjadi 9 kecamatan ditambah dengan Kecamatan Genuk, Gunungpati,

Mijen, dan Tugu. Kemudian pada tahun 1996, Kodya Semarang yang semula terdiri dari 9 kecamatan dijadikan 16 kecamatan dengan penambahan 7 kecamatan baru. Kodya Semarang ini juga dibagi dalam beberapa Bagian Wilayah Kota (BWK). Tujuannya adalah agar menyentuh akar permasalahan dalam pembangunan di semua aspek yang fungsional.

4.1.2 Perkembangan Historis Koridor Jl. MT. Haryono

Seperti yang sudah disebutkan diawal, jalan MT. Haryono memiliki peranan dalam sejarah perkembangan kota Semarang. Pada masa kebangkitan Semarang menjadi kota Kolonial yang diawali dengan dibangunnya sebuah jalan raya pos Anyer-Panarukan oleh Daendels dengan fungsi sebagai sarana transportasi, komunikasi juga sarana pertahanan. Selain jalan tersebut, jalur transportasi juga makin berkembang dengan adanya jalan-jalan yang menghubungkan pusat kegiatan yang satu dengan pusat kegiatan yang lainnya, salah satunya jalur yang menghubungkan Pelabuhan Semarang dengan Mataram yang dikenal sebagai jalan Mataram yang saat ini dikenal sebagai jalan MT. Haryono.

Semarang pada awal abad 20, telah memiliki karakteristik sebagai kota modern dengan jaringan kereta api maupun jalan daratnya. Untuk menghubungkan dengan kota-kota di luar Semarang, digunakan sarana pelabuhan jalan darat yang didukung oleh tiga perusahaan perkereta apian. Dua bangunan kanan membatasi sisi barat dan timur kota. Pada saat itu kota Semarang terbagi menjadi beberapa kelompok kegiatan, diantaranya : pusat kota administrasi koloni Belanda di sebelah barat jalan, industri di sebelah timur jalan berdekatan dengan pelabuhan dan stasiun kereta api. Sedangkan pusat kotanya sendiri terbagi atas

daerah bisnis kaum koloni Belanda, pusat pemerintahan pribumi, serta kawasan pemukiman masyarakat Tionghoa.

Jalan MT. Haryono ini kemudian berkembang menjadi salah satu jalur transportasi yang menghubungkan pusat wilayah kota yang satu dengan lainnya, juga menghubungkan Semarang dengan kota lain. Seiring perkembangannya, bangunan-bangunan pada kawasan ini yang semula memiliki fungsi sebagai kawasan pemukiman lambat laun berkembang menjadi kawasan perdagangan dan perkantoran. Hal ini dikarenakan posisi jalan yang strategis menuju kawasan Pecinan, Kota Lama Semarang dan Pasar Johar.

Kemudian, dalam Perencanaan perluasan Kota Semarang, Karsten seakan akan menindahkan pusat kota pada sekitar persimpangan jalan Pandanaran – A. Yani (sekarang merupakan Simpang Lima) yang memang terletak sentris pada kota Semarang saat ini. Akibat pergeseran Central Business District (CBD) dari kota lama ke kawasan kota lainnya tiga pusat kota yaitu Pasar Johar sebagai pusat perekonomian, Tugu Muda sebagai pusat pemerintahan dan Simpang Lima sebagai pusat aktivitas dan perekonomian.

Seiring dengan perkembangan kota bermunculan pusat-pusat kota baru yang lebih berkembang menyebabkan modal pun berpindah menuju pusat-pusat kegiatan ekonomi baru. Dengan kemunculan pusat-pusat baru tersebut, jalan MT. Haryono yang menuju ke pusat perekonomian Pasar Johar juga semakin padat dengan aktivitas perdagangan yang meningkat.

Ketika Semarang yang kemudian dibagi-bagi menjadi beberapa bagian wilayah kota yang memudahkan dalam program pembangunan kota Semarang.

Jalan MT. Haryono yang menjadi obyek studi termasuk dalam Bagian Wilayah Kota I (BWK I).

Seiring perkembangan Kota Semarang, jalan MT Haryono sendiri mengalami perkembangan dengan pelebaran jalan yang semula merupakan satu jalur menjadi satu jalur cepat, diapit dua jalur lambat dan trotoar untuk pejalan kaki di kiri-kanan jalan. Sebenarnya jalan ini tadinya dipersiapkan untuk menjadi jalur dua arah tetapi dalam pelaksanaannya kembali menjadi jalur satu arah untuk mengantisipasi tingkat kemacetan lalu lintas yang meningkat terutama pada jam-jam kerja di pagi dan siang hari.

Fenomena lainnya yang muncul pada jalan MT Haryono ini, pada malam hari ketika pertokoan dan perkantoran sudah tutup mulai bermunculan pedagang-pedagang kaki lima yang membuka warung-warung makan pada beberapa segmen di jalan ini.

4.2 Tinjauan Koridor Jalan MT. Haryono Semarang

Kondisi jalan MT. Haryono Semarang pada masa sekarang akan dijelaskan dalam beberapa sub bab berikut ini :

4.2.1 Tata Guna Lahan

Menurut RUTRK Semarang bahwa peruntukan lahan di Semarang meliputi : perumahan, kawasan perdagangan, jasa dan perkantoran, perusahaan, industri, daerah transportasi, rekreasi, olah raga, pemerintahan, pendidikan, kampus dan areal pertanian.

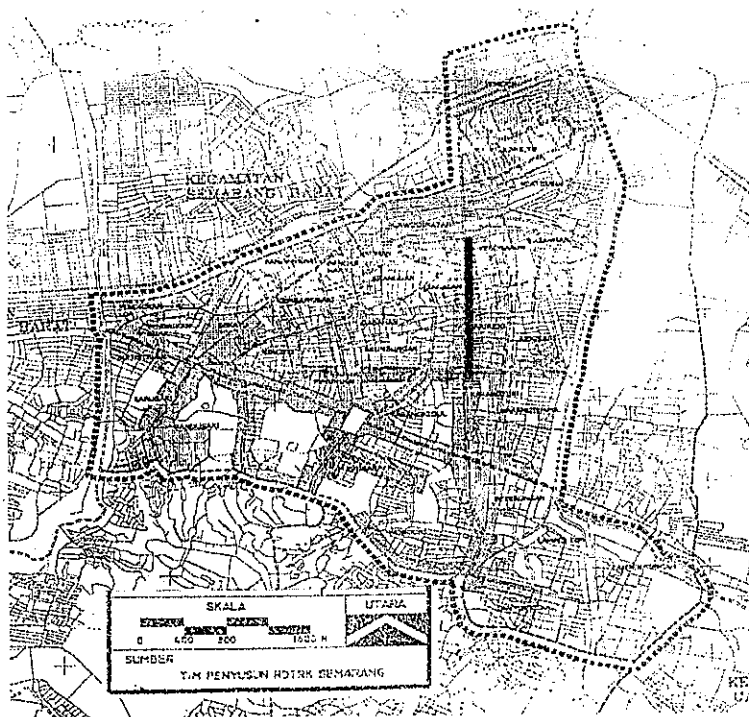
Sesuai dengan fungsi kegiatan jalan MT. Haryono yang diarahkan untuk membentuk struktur fungsi dominan yang ada pada wilayah ini adalah sebagai berikut :

- ◆ Fungsi perkantoran meliputi wilayah Kel. Sekayu.
- ◆ Fungsi perdagangan dan jasa meliputi wilayah Kel. Pandansari, Jagalan, Kauman, Rejomulyo, Kranggan, Peterongan dan Purwodinatan.
- ◆ Fungsi pemukiman meliputi wilayah Kel. Pendrikan Lor, Rejosari, Pendrikan Kidul, Karang Turi, Miroto, Karang Tanpel, Pekunden, Mlati Baru, Lamper Lor, Bugangan, Lamper Kidul, Sarirejo dan Lamper Tengah.
- ◆ Fungsi campuran (pemukiman, perkantoran, perdagangan dan jasa, fasilitas sosial). meliputi wilayah Kel. Kembang Sari, Kebon Agung, Bangunhardjo, Randusari, Karang Kidul, Mugasari, Kemijen, Pleburan, Mlatiharjo dan Wonodri.

Berdasarkan data dan menurut BWK I yang ada, peruntukan lahan secara spesifik yang disebutkan pada struktur fungsi kota diatas di Semarang sebagai berikut :

a. Perdagangan.

Area perdagangan Kota Semarang terutama terletak pada pusat kota yaitu di sekitar Semarang Tengah, sebagian Semarang Utara dan Semarang Selatan yang tersebar di kecamatan pada kota Semarang sebagai pendukung aktivitas kota.



Gambar 4.5 Peta koridor jalan MT. Haryono dalam skala kota

Sumber : RUTRK Kota Semarang

— = Jalan MT. Haryono penggal jalan Kartini - Bubakan

b. Jalur Transportasi.

Daerah pusat transportasi pada Semarang Utara, Semarang Barat, dan Semarang Timur dimana pada daerah tersebut terdapat bandara, stasiun kereta, dan terminal transit. Jalur transportasi regional meliputi daerah Semarang Barat, Semarang Utara, dan Semarang Tengah.

4.2.2 Tinjauan Aspek Aksesibilitas

Jalan MT. Haryono terletak pada wilayah yang sangat strategis sebagai kawasan komersial di Semarang ditinjau dari aspek aksesibilitas, hal ini disebabkan karena jalan MT. Haryono terletak di pusat kota Semarang, sehingga dicapai dari segala penjuru kota Semarang. Jalan MT. Haryono sendiri menurut RUTRK merupakan jalan regional yang merupakan salah satu jalan utama di kota Semarang. Sistem pergerakan / lalu lintas di jalan MT. Haryono ditetapkan

pengaturan lalu lintas satu arah. Peranan jalan MT. Haryono menurut RUTRK merupakan kawasan perdagangan dan jasa skala kota maupun regional.

4.2.2. Tinjauan Sebagai Kawasan Perdagangan

Menurut RUTRK Kota Semarang tahun 1995-2005, kawasan jalan MT. Haryono masuk ke dalam BWK I yang merupakan pusat kota Semarang. Dimana BWK I merupakan wilayah yang memiliki jumlah kepadatan penduduk yang paling besar.

Sebagai pusat kota Semarang, BWK I merupakan wilayah yang memiliki skala pelayanan kota dan regional sehingga fungsi tata guna tanah yang mendominasi pada wilayah BWK I adalah kawasan perkantoran, kawasan perdagangan dan jasa dan kawasan pemukiman. Pada tabel berikut ini terlihat jelas pada BWK I rencana lahan yang mendominasi merupakan peruntukan fungsi perdagangan dan jasa serta campuran pemukiman dan perdagangan terutama pada BWK I dimana sebagian kawasan jalan MT Haryono berada.

Kawasan perdagangan dan jasa itu sendiri terbentuk oleh tiga pusat perdagangan untuk skala kota Semarang yaitu Pasar, Pasar Peterongan, dan Pasar Bulu dengan kawasan yang menghubungkan yaitu : di sepanjang jalan MT. Haryono, jalan Pandanaran dan jalan Pemuda.

Kegiatan perdagangan dan jasa pada tahun 2005 diperkirakan berkembang dengan pesat sehingga akan terjadi peralihan fungsi di kawasan perkotaan pada lahan komersial yang semula merupakan lahan permukiman. Dalam RUTRK Kodya Semarang BWK I telah diantisipasi mengenai hal ini dengan

merencanakan pemanfaatan ruang kawasan perdagangan di kawasan antara ruas jalan MT Haryono dan jalan Dr. Cipto.

Ruas jalan MT. Haryono dan jalan Dr. Cipto akan menjadi salah satu sisi segitiga emas perdagangan. Ruas ini diarahkan untuk kegiatan perdagangan barang kelontong, barang elektronika, peralatan kantor, suku cadang kendaraan dan show room.

Untuk lebih jelasnya, secara umum strategi pembangunan di BWK I pada dasarnya ditekankan pada pengamanan dan pengaturan kawasan perdagangan dan jasa, perkantoran, fasilitas umum, dan pemukiman, dengan indikasi program sebagai berikut :

- Program utama

merupakan program fisik yang meliputi program pengembangan sistem dan jaringan transportasi, jaringan utilitas, program kegiatan permukiman, program penataan kawasan perdagangan serta keserasian lingkungan.

- Program Penunjang

Terutama ditujukan untuk program pengembangan pembangunan, program pengawasan dan penertiban pembangunan, program pengembangan sistem administrasi dan pengembangan sistem administrasi dan pengembangan aparat pengelola.

Kegiatan perdagangan dan jasa pada tahun 2005 diperkirakan berkembang dengan pesat sehingga akan terjadi peralihan fungsi di kawasan perkotaan pada lahan komersial yang semula merupakan lahan permukiman.

Berdasarkan kurun waktu perencanaan pada RUTRK Semarang ini yaitu 10 tahun (1995-2005), maka pentahapan pelaksanaan terdiri dari dua tahapan.

Berdasarkan RUTRK BWK I Semarang TH 1995/1996-2004/2005.

Dalam RUTRK BWK I Semarang Th 1995/1996-2004/2005, jalan MT. Haryono merupakan salah satu obyek yang menjadi bagian dari program pembangunan dengan detail sebagai berikut :

- Program Tahun 1995 - 2000

Pada kawasan Bubakan akan dilaksanakan Studi dan Perencanaan Persimpangan jalan. Pada penggal jalan Kartini – Bubakan akan dilaksanakan Penataan Kawasan Perdagangan. Pada kawasan Kelurahan Jagalan akan dilaksanakan Studi Kelayakan Pembangunan Rumah Susun.

- Program Tahun 2000 - 2005

Pada kawasan Bubakan akan dilaksanakan pembangunan persimpangan jalan. Pada Kelurahan Kebon Arum, Sarirejo, Jagalan (penggal jalan Kartini – Bubakan) akan dilaksanakan program peningkatan kualitas lingkungan pemukiman. Pada kawasan Kelurahan Jagalan akan dilaksanakan pembangunan rumah susun.

Rencana pengembangan jalan MT. Haryono Semarang ditinjau dari RUTRK Semarang BWK I Tahun 1995/1996 – 2004/2005 secara mendasar sebagai daerah perdagangan dan jasa serta area komersial, dapat dilihat pada tabel berikut ini, yaitu :

Diagram 4.1 Rencana pengembangan Jalan MT. Haryono Semarang ditinjau dari RUTRK Semarang BWK I TH 1995/1996 – 2004/2005

Sumber : RUTRK Kota Semarang Tahun 1995/1996 - 2004/2005

NO	RUTRK Semarang BWK I TH 1995/1996- 2004/2005	JL. MT. HARYONO SAAT INI	PENJELASAN
1	Rencana Tata Guna Tanah	Merupakan kawasan campuran (perdagangan, jasa perkantoran, dan pemukiman)	Salah satu sisi daerah segitiga emas perdagangan diarahkan untuk kegiatan perdagangan
2	Rencana Jaringan Jalan	Merupakan jalan kolektor sekunder	Menghubungkan antar pusat kegiatan, antar bagian wilayah kota
3	Rencana Sistem Pergerakan	Merupakan jalur regional	Dilalui oleh sarana angkutan umum: angkutan bus dan non bus (angkot, becak)
4	Rencana Pengembangan dan Penanganan Fasilitas Kota - Pemukiman - Perdagangan dan Jasa - Pensisiran - Kesehatan	Pada kawasan Jagalan direncanakan akan dibangun rumah susun. Terdapat perusahaan dan bank swasta (BCA) Terdapat TK, SD, SLTP, SLTA, dan tempat kursus Terdapat apotik, klinik & tempat praktek dokter	Untuk mengatasi kepadatan penduduk yang cukup tinggi Diarahkan untuk makin ditingkatkan Untuk memenuhi akan pendidikan. Untuk memenuhi kebutuhan kesehatan.
5	Peribadahan	Terdapat gereja, musholla, klenteng.	Tidak pada tepi jalan melainkan harus masuk pada gang-gang yang ada tetapi dapat melayani kegiatan peribadatan.
6	Rencana Konservasi Bangunan Kuno	Berupa klenteng (Klenyeng Grajen), sekolah Mataram, Gerbang Cina	Khusus Gerbang Cina Jl. MT. Haryono masuk dalam kelompok D (nilai 10-44) bangunan yang harus dikonservasi.
7	Kegiatan Sektor Informal/Penunjang	Pada beberapa tempat setelah kegiatan perdagangan dan jasa tutup, digunakan untuk tempat berdagang para PKL berupa warung	Mulai sore hari sesudah toko dan kantor tutup, terdapat beberapa area tempat berdagang para PKL.

4.3 Tinjauan Penggal Jalan Kartini – Kp. Kali dalam Konteks Kawasan

4.3.1 Letak dan Peranan Penggal Jalan Kartini / Kampung Kali–

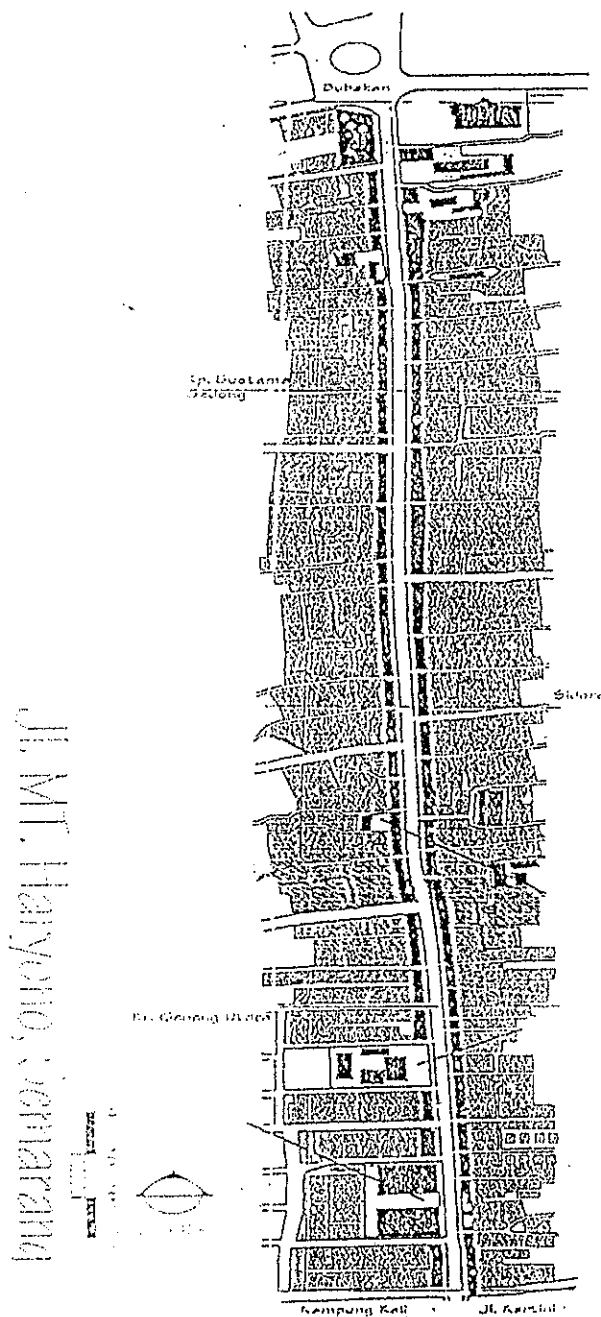
Bubakan

Dilihat dari kedudukan geografisnya terletak di bagian tengah kota Semarang yang memiliki topografi relatif datar. Penggal jalan ini dalam

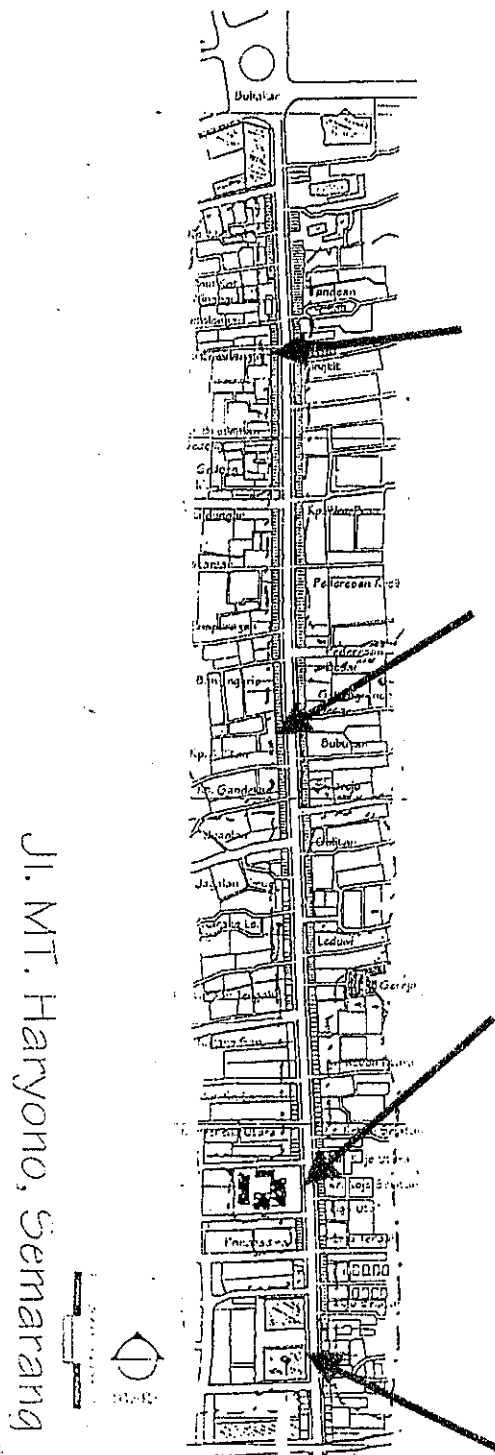
Kebijaksanaan Wilayah Perkembangan Kota termasuk dalam wilayah pengembangan sebagai sentra perdagangan dan jasa.

Secara administratif wilayah penggal jalan ini terletak pada kecamatan Semarang Tengah dan termasuk di dalamnya empat kelurahan yaitu Kelurahan Jagalan, Sarirejo, Kebon Arum dan Kelurahan Purwodinatan.

Berdasarkan kebijakan pemerintah daerah penggal jalan Kartini - Bubakan sebagai bagian dari kawasan jalan MT. Haryono dengan peruntukannya bagi kota Semarang yaitu sebagai sentra perdagangan dan jasa. Fungsi ini merupakan prioritas Kebijakan Pemda terhadap kawasan karena memberi dampak terhadap perkembangan kota Semarang pada umumnya.



**Gambar 4.6 Peta Penggal
Jl. Kartini / Kp Kali-
Bubakan**
Sumber : RUTRK Kota
Semarang
Tahun 1995/1996-2004/2005



Kondisi jalur pedestrian dan jalur lambat dengan sirkulasi becak dan sepeda motor



Jalur lambat yang berhimpitan dengan jalur pedestrian berpengaruh terhadap pejalan kaki



View Jalur pedestrian di depan Sekolah Mataram



Trotoir di depan Ruko Jl. MT. Haryono sebelah Barat jalan dengan kemiringan sudut sampai 15°

Gambar 4.7 Kondisi dan Foto Jalan MT. Haryono penggal Jalan Kp. Kali / Kartini – Bubakan

Sumber : Foto dan Peta Pribadi Februari 2002

4.3.2 Kondisi Fisik Penggal Jalan Kampung. Kali / Kartini - Bubakan

Adapun kondisi fisik penggal jalan Kartini-Bubakan dilihat dari topografi. Klimatologi dan hidrologi dimana Topografi pada penggal jalan Kartini-Bubakan merupakan pembagi antara wilayah kecamatan Semarang Tengah dan Semarang Timur yang terletak di dataran rendah, sehingga kondisi topografi merupakan daerah yang relatif datar dengan kemiringan lahan termasuk lahan landai. Sedangkan kondisi klimatologi kawasan penggal jalan Kartini-Bubakan pada dasarnya mirip dengan klimatologi kota Semarang pada umumnya yaitu iklim tropis lembab dengan suhu rata-rata 23°C. dikarenakan kondisi klimatologi yang sesuai dengan kota Semarang maka tingkat peresapan air termasuk sedang, ini dapat diidentifikasi melalui genangan-genangan air yang cukup lama. Pada waktu musim hujan penggal jalan Kartini-Bubakan ini terkadang mengalami peluapan air yang menutupi jalan dan berangsur-angsur air akan surut dengan sendiri.

4.3.3 Elemen-elemen Fisik Penggal Jalan Kartini/Kp. Kali - Bubakan

Elemen-elemen fisik penggal jalan Kartini - Bubakan yang perlu diidentifikasi yang berkaitan dengan konsep jalur pedestrian dan faktor-faktor penunjangnya yaitu :

1. Tata Guna Lahan

Penggal jalan Kartini-Bubakan mempunyai pola masa yang berbentuk linier memanjang, dengan fungsi utama kawasan perdagangan dan jasa. Selain fungsi tersebut terdapat juga fungsi lain dalam tata guna lahan penggal jalan Kartini - Bubakan.

2. Massa Bangunan Dalam Kawasan

4.3.2 Kondisi Fisik Penggal Jalan Kampung. Kali / Kartini - Bubakan

Adapun kondisi fisik penggal jalan Kartini-Bubakan dilihat dari topografi. Klimatologi dan hidrologi dimana Topografi pada penggal jalan Kartini-Bubakan merupakan pembagi antara wilayah kecamatan Semarang Tengah dan Semarang Timur yang terletak di dataran rendah, sehingga kondisi topografi merupakan daerah yang relatif datar dengan kemiringan lahan termasuk lahan landai. Sedangkan kondisi klimatologi kawasan penggal jalan Kartini-Bubakan pada dasarnya mirip dengan klimatologi kota Semarang pada umumnya yaitu iklim tropis lembab dengan suhu rata-rata 23°C. dikarenakan kondisi klimatologi yang sesuai dengan kota Semarang maka tingkat peresapan air termasuk sedang, ini dapat diidentifikasi melalui genangan-genangan air yang cukup lama. Pada waktu musim hujan penggal jalan Kartini-Bubakan ini terkadang mengalami peluapan air yang menutupi jalan dan berangsur-angsur air akan surut dengan sendiri.

4.3.3 Elemen-elemen Fisik Penggal Jalan Kartini/Kp. Kali - Bubakan

Elemen-elemen fisik penggal jalan Kartini - Bubakan yang perlu diidentifikasi yang berkaitan dengan konsep pedestrian dan faktor-faktor penunjangnya yaitu :

1. Tata Guna Lahan

Penggal jalan Kartini-Bubakan mempunyai pola masa yang berbentuk linier memanjang, dengan fungsi utama kawasan perdagangan dan jasa. Selain fungsi tersebut terdapat juga fungsi lain dalam tata guna lahan penggal jalan Kartini - Bubakan.

2. Massa Bangunan Dalam Kawasan

- Ketinggian Bangunan

Semua bangunan yang berada diantara jalan Kartini – Bubakan rata-rata memiliki ketinggian antara satu sampai dua lantai. Ketinggian bangunan ini didasarkan pada ketinggian bangunan pada garis sempadan sama dengan jarak antara garis sempadan dari as jalan. Ketinggian bangunan yang terbentuk menjadi berpengaruh pada bentuk skyline. Skyline yang terbentuk sekarang sangat bervariasi dan tidak mempunyai pola tertentu.

- Penampilan bangunan

- Tampilan bangunan atau fasade bangunan yang ada di data antara jalan Kartini – Bubakan sangat beragam. Banyak kios atau toko yang sudah tidak aktif dan dibiarkan kosong begitu saja, sedangkan fasade bangunan toko yang masih aktif memiliki tampilan yang dipengaruhi oleh keberadaan papan reklame dan penggunaan rolling door.

- Jenis bangunan

Fungsi lahan pada penggal jalan Kartini – Bubakan sebagian besar didominasi oleh perdagangan dan jasa, namun terdapat pula pemukiman penduduk. Banyaknya perdagangan dan jasa ini sebagai akibat dari pesatnya tingkat perkembangan kawasan ini sehingga terjadi pergeseran fungsi / kegiatan yang umumnya terjadi dari fungsi perumahan ke fungsi non perumahan (perdagangan).

- Tata ruang bangunan

Tata ruang bangunan sepanjang penggal jalan Kartini – Bubakan bervariasi untuk toko elektronik hanya terdapat beberapa yang telah memakai sistem etalase. Sedangkan sisanya masih menggunakan sistem gudang.

3. Sirkulasi dan Parkir

Sirkulasi pada penggal jalan Kartini – Bubakan merupakan jalan regional yang mempunyai 3 jalur dengan sistem pengaturan searah. Kondisi jalan yang lebar menyebabkan tingkat kecepatan kendaraan yang melaju di jalan ini cukup tinggi ditambah tingkat kepadatan kendaraan yang cukup tinggi. Fasilitas penggal jalan Kartini – Bubakan cukup memadai untuk sebuah jalan regional, seperti trotoar, jalur lambat dan parkir satu sisi. Namun demikian pemanfaatan fasilitas belum maksimal sehingga fasilitas jalan disalah gunakan seperti jalur lambat yang digunakan untuk parkir. Sistem parkir di jalan ini merupakan parking on street atau langsung pada bahu jalan secara paralel pada kedua sisi jalan. Sistem parkir pada bahu jalan ini tidak terlalu berpengaruh terhadap kelancaran arus lalu lintas di jalan ini karena jalan ini memiliki tiga jalur jalan sehingga cukup lebar. Namun demikian, pada beberapa bagian jalan masih terdapat penataan parkir yang tidak jelas dan pengaturan yang kurang baik. Pada beberapa kompleks pertokoan menyediakan sarana parkir sendiri.

4. Jalur Pejalan Kaki

Merupakan jalur pejalan kaki tanpa pelindung atap dengan lebar sekitar 2 m. Dengan adanya jalur pedestrian di sepanjang penggal jalan Kartini – Bubakan sebenarnya sudah cukup untuk melayani pejalan kaki, namun kondisi jalur pedestrian kurang memadai karena terlalu sempit ditambah adanya PKL yang menggunakan trotoar sebagai tempat berjualan pada malam hari. Pejalan kaki yang melewati jalan ini kebanyakan adalah pekerja toko dan pembeli sehingga tingkat kepadatannya cukup tinggi.

5. Ruang Terbuka

- Ruang terbuka dalam konteks perancangan kota termasuk semua jalan, jalur pedestrian, taman serta elemen-elemen ruang terbuka seperti pohon, patung, bangku atau lampu. Ruang terbuka yang terdapat dalam penggal jalan Kartini – Bubakan berupa jalan dan jalur pedestrian dengan batas yang terbentuk oleh pohon dan fasade bangunan dan lantai kawasan dengan fungsi sebagai kawasan perdagangan. Tata ruang penggal jalan Kartini – Bubakan merupakan pola tata ruang linier memanjang berbentuk jalan. Bagian-bagian jalan dari jalan Kartini – Bubakan terdiri atas :
 - Jalan Utama. Menurut RUTRK jalan M.T. Haryono termasuk jalan kolektor sekunder. Sebagai jalur sirkulasi kendaraan seperti mobil, motor serta angkutan lainnya. Jalan ini sebesar 9.7 m dengan pemanfaatan jalan di samping kiri untuk area parkir.

- Jalur Lambat. Sebagai bagian dari jalan utama keberadaan jalur lambat tidak tercantum pada RUTRK. Terletak di kedua sisi jalan utama dengan lebar jalur sebelah kiri 4 m dan jalur sebelah kanan sebesar 4 m dipisahkan oleh pulau jalan selebar 0.7 m. Digunakan selain untuk parkir kendaraan juga untuk sirkulasi becak, sepeda dan kendaraan roda dua.
- Landscaping. Pohon-pohon perindang ada di sepanjang jalan ini baik di sebelah kanan ataupun di sebelah kiri. Dimana pohon-pohon ini berfungsi sebagai pelindung sekaligus sebagai pengarah.

6. Ruang Luar Kawasan

Ruang luar pada penggal jalan Kartini – Bubakan terdiri dari beberapa faktor dan elemen-elemen yang membentuknya antara lain :

(a) Faktor intern pembentuk ruang luar pada penggal jalan Kartini-Bubakan

Merupakan elemen-elemen ruang luar yang terdapat pada kawasan yang mempengaruhi terciptanya kondisi di dalam kawasan itu sendiri.

- Dilihat dari sisi kegiatannya : merupakan ruang luar terbuka aktif, dalam hal ini dapat dilihat dari fungsi ruang luarnya yang bukan hanya sebagai sumber pengudaraan lingkungan dan penanda jarak bangunan, namun berfungsi pula sebagai suatu jalur lalu lintas, ruang komunal dan tempat aktivitas berjalan-jalan.

- Dilihat dari bentuknya : penggal jalan ini merupakan suatu bentuk yang memanjang dengan batas-batas di kedua sisi ruas jalan berupa trotoar dan jalur lambat.
- Dilihat dari sifatnya : dapat dikategorikan sebagai ruang luar bangunan karena terbentuk oleh dinding fasade bangunan yang mengapit ruas jalan.

(b) Faktor ekstern pembentuk ruang luar pada penggal jalan Kartini-Bubakan

Merupakan faktor-faktor dari luar yang mempengaruhi terciptanya ruang luar pada kawasan. Dilihat dari pola organisasinya kawasan merupakan suatu pola organisasi linier dimana ruang luar pada jalan ini dapat berhubungan dengan ruang lain sebagai penghubung dan pengorganisasian ruang-ruang lain, barrier atau dinding pemisah, dan pembatas kegiatan.

- Dilihat dari hubungan ruang dengan manusia : lebih menyangkut hubungan psikologis dan emosional, karena ruang luar yang ada menimbulkan tanggapan manusia secara psikologis dan emosional baik melalui persepsi visual maupun persepsi pendengaran dan perasaan, sedangkan jalur pedestrian merupakan daerah yang menggambarkan hubungan dimensional yang menyangkut ruang dan ruang gerak manusia.

(c) Elemen dasar ruang luar pada penggal jalan Kartini-Bubakan

Bentuk jalan dapat dikategorikan sebagai *Path* dimana rute sirkulasi berupa jalan raya dan jalur pejalan kaki. Dengan fungsinya sebagai kawasan perdagangan, jalan yang menciptakan karakter sebagai ruang luar yang aktif dengan berbagai aktivitas yang ada, antara lain aktivitas pejalan kaki, perdagangan dan lalu lintas kendaraan bermotor.

(d) Elemen asesoris kota penggal jalan Kartini-Bubakan

Elemen asesoris kota adalah sebagai berikut :

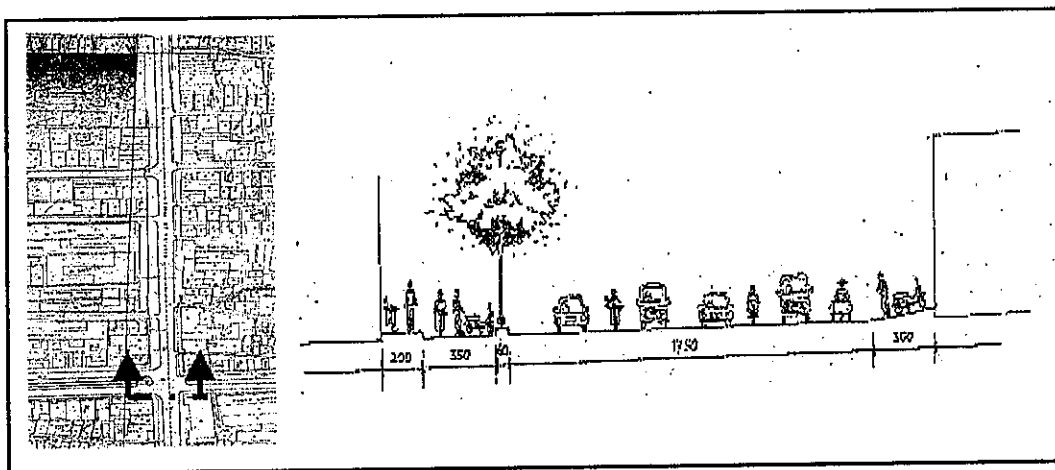
- Elemen asesoris lunak. Berupa pepohonan yang letaknya menunjang mengikuti pola jalan, dengan fungsinya sebagai tata hijau dan peneduh kawasan, sehingga pengolahan lansekap, pemeliharaan dan perawatan diperlukan sebagai upaya untuk memperindah kawasan.
- Elemen asesoris keras.
 - o Rambu lalu lintas. Keberadaan rambu lalu lintas dinilai sudah cukup memadai dari segi struktur jalan yang merupakan jalan dengan arah arus searah.
 - o Papan Reklame. Bentuk dan ukuran papan reklame yang ada bervariasi dengan penataan yang terkadang kurang baik dan mengurangi nilai estetis fasade bangunan. Keberadaan papan reklame menjadi faktor yang dominan sebagai sarana promosi bagi pengunjung kawasan namun juga menambah kesemrawutan bentuk tampilan fasade bangunan dan kawasan. Jenis papan reklame yang banyak digunakan, terbuat dari papan atau seng, dinding reklame, spanduk yang ditempatkan di depan bangunan.

- Tong sampah. Elemen ini dari segi kuantitas sudah cukup memadai, terletak di sepanjang ruas jalan dengan keberadaan setiap 10 m. dari segi kondisi elemen ini sudah banyak yang rusak padahal dilihat dari kebutuhan dari ruang keberadaannya sangat penting karena berpengaruh pada kenyamanan kawasan.
- Elemen aksesoris yang kedudukan dan fungsinya vital dalam kawasan jalur pedestrian yang ada sepanjang kawasan selebar \pm 2.50 m dengan material paving.

4.4 Karakteristik Segmen Penggal Jalan Kartini / Kp. Kali - Bubakan

Untuk mendapatkan gambaran lebih jelas mengenai karakter fisik mengenai jalur pedestrian tersebut diungkapkan dalam segmen-segmen jalan, yang terkait dengan *kondisi dan dimensi jalur pejalan kaki, sektor informal dan parkir, tata hijau, kelengkapan pejalan kaki dan pengunjung*, yaitu sebagai berikut :

4.4.1 Segmen I Penggal Jalan Kartini sampai Jalan Kampung Karang Geneng Utara



Gambar 4.8 Potongan Jalan Segmen I dari penggal Jalan Kartini sampai pertigaan Jalan Kampung Karang Geneng Utara
Sumber : Observasi Lapangan Januari 2002

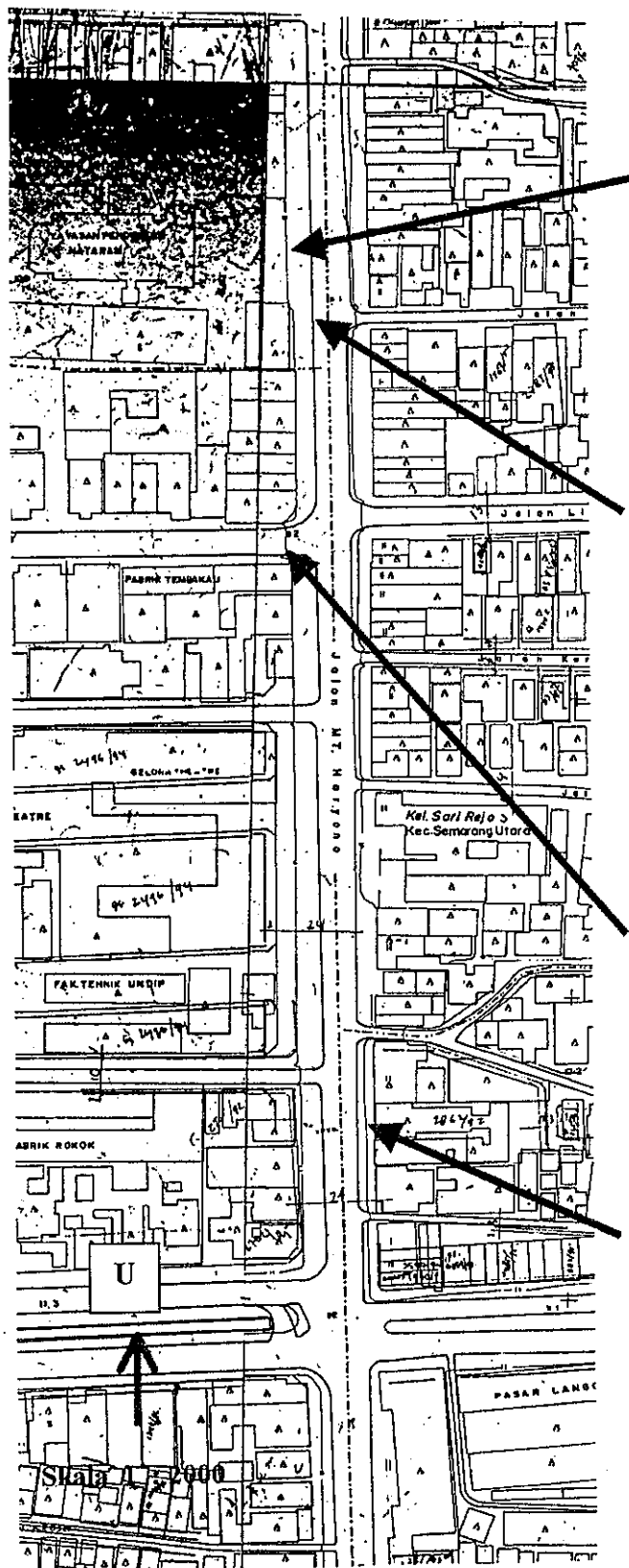
Jalur pejalan kaki di sisi jalan MT. Haryono lebar rata – rata 200 cm dibatasi oleh toko dan jalur lambat di sisi kanan sebelah barat dan sisi kiri sebelah timur dengan lebar rata – rata 350 cm, dalam keadaan rusak pada beberapa bagian jalannya, terutama bagian sisi timur. Antara jalur pejalan kaki dan bangunan toko terdapat saluran drainase terbuka sekitar 50 cm di timur area Ruko Mataram membentang memanjang jalur pejalan kaki. Sebagai batas antara jalur pejalan kaki dan selokan adalah pertokoan yang sering digunakan oleh pejalan kaki untuk duduk, sambil mencari sesuatu atau barang, pelayanan jasa, istirahat dan berbincang-bincang.

Jalur pejalan kaki yang berada di depan bangunan, kadang kala digunakan untuk kebutuhan parkir kendaraan bermotor aktivitas toko tempat meletakkan barangnya juga untuk bongkar muat barang, karena setiap bangunan tersebut merupakan salah satu kawasan perdagangan dan jasa serta komersial potensial di Semarang.

Di jalur lambat digunakan untuk parkir mobil terutama di sisi timur sehingga berpengaruh pada sistem pergerakan orang dan jarang menggunakan jalur pejalan kaki untuk mencapai bangunan.

Sedangkan jalur pejalan kaki di sisi selatan jalan MT. Haryono dekat Ruko Mataram dibatasi langsung oleh parkir mobil lebar 600 cm agak miring.

Sepanjang jalur pejalan kaki baik di sisi timur maupun barat jalan MT. Haryono ditanam sederetan pohon dengan diameter \pm 400- 600 cm kecuali di area dekat Ruko Mataram, yang berfungsi sebagai pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya.



Anak sekolah berjalan di jalur pedestrian dan jalur lambat



Kondisi jalur pedestrian di depan Sekolah Mataram



Keramaian di depan toko pada sudut di depan jalur pedestrian



Kondisi jalur lambat digunakan anak sekolah untuk berjalan mengkondisikan kurang berfungsinya jalur pedestrian

Gambar 4.9 Peta dan Foto Segmen I Jalan MT. Haryono penggal Jalan Kp. Kali / Kartini – Bubakan

Sumber : Foto dan Peta Pribadi Februari 2002

Sebagian bangunan menggunakan tanaman yang ditempatkan diatas pembatas jalan antara jalan raya dan jalur lambat, yang dapat memberikan kontribusi suasana jalur pejalan kaki.

Beberapa elemen yang diadakan jalur pejalan kaki pada segmen I adalah bak bunga, papan reklame, rambu lalu lintas, bak sampah, tempat memasang bendera.

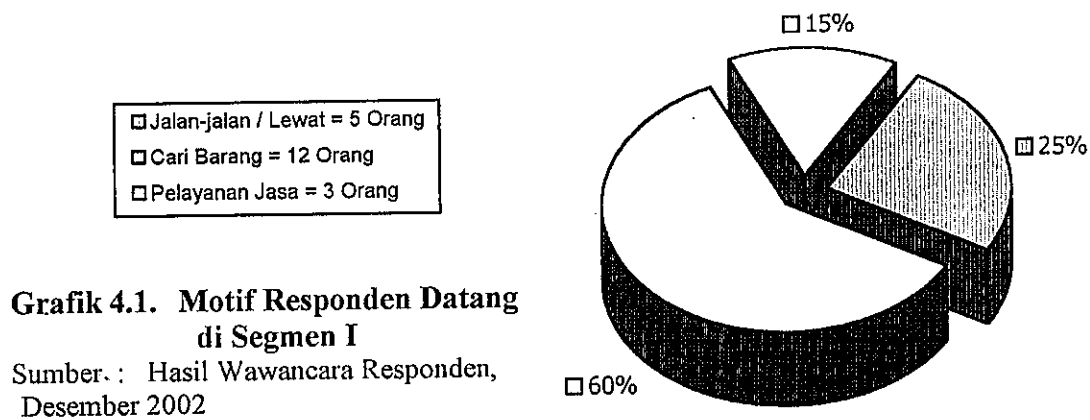
Posisi elemen-elemen tersebut berada di pembatas jalan dan jalur pejalan kaki. Disamping itu terdapat tiang listrik dan beberapa tiang telepon yang letaknya tidak beraturan terhadap jalur pejalan kaki, yang dapat berpengaruh pada dimensi efektif pemanfaatan jalur pejalan kaki (120-190 cm).

Jenis pedagang kaki lima bermacam-macam, misalnya tukang kunci, pedagang makanan dan minuman. Posisinya bervariasi ada yang memenuhi jalur pejalan kaki, ada yang menempati sebagian jalur pejalan kaki, dengan harapan mempunyai akses yang baik bagi pejalan kaki.

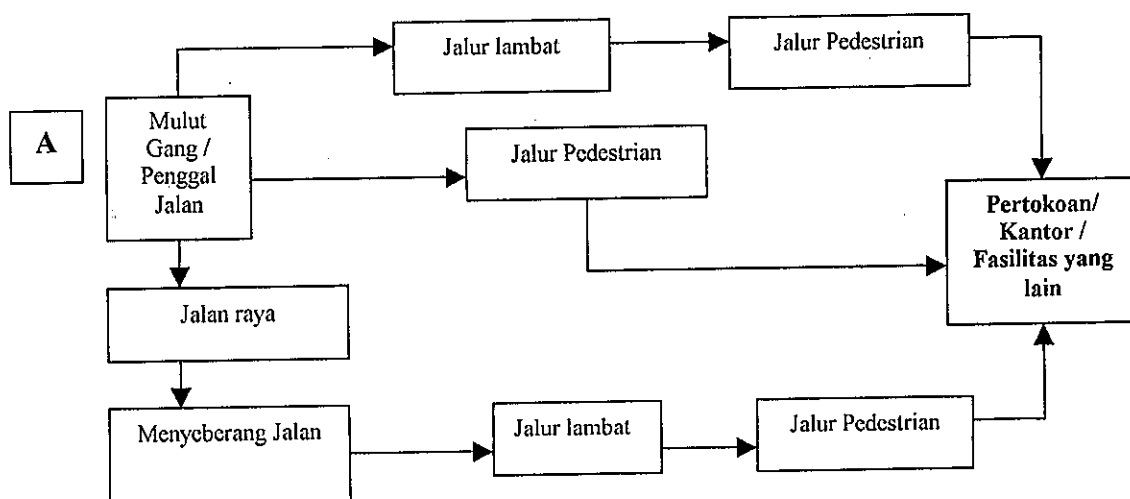
Pejalan kaki sebagai pengunjung mempunyai kegiatan bermacam-macam ada yang berjalan, mencari barang, berdiri menunggu angkutan, bercakap-cakap, makan di dekat penjual makanan dan minuman serta mengamati keadaan lingkungan sekitarnya.

Posisi pengunjung cenderung di jalur lambat dan berjalan melewati sisi barat jalan MT. Haryono karena posisi bangunan yang teduh ditambah kerindangan pohon, walaupun ada yang lewat sisi timur tergantung tujuan yang akan dituju. Di jalur lambat digunakan untuk parkir mobil terutama di sisi timur sehingga berpengaruh pada sistem pergerakan orang dan jarang menggunakan jalur pejalan kaki untuk mencapai bangunan.

Berdasarkan motif responden datang di segmen I dengan 20 responden adalah 12 orang (60 %) menyatakan cari barang, 3 orang (15 %) menyatakan urusan pelayanan jasa dan 5 orang (25 %) menyatakan jalan-jalan / lewat (lihat grafik 4.1)



Kecenderungan cara pejalan kaki mencapai bangunan toko / kantor dan fasilitas pelayanan jasa lainnya sebagai berikut :



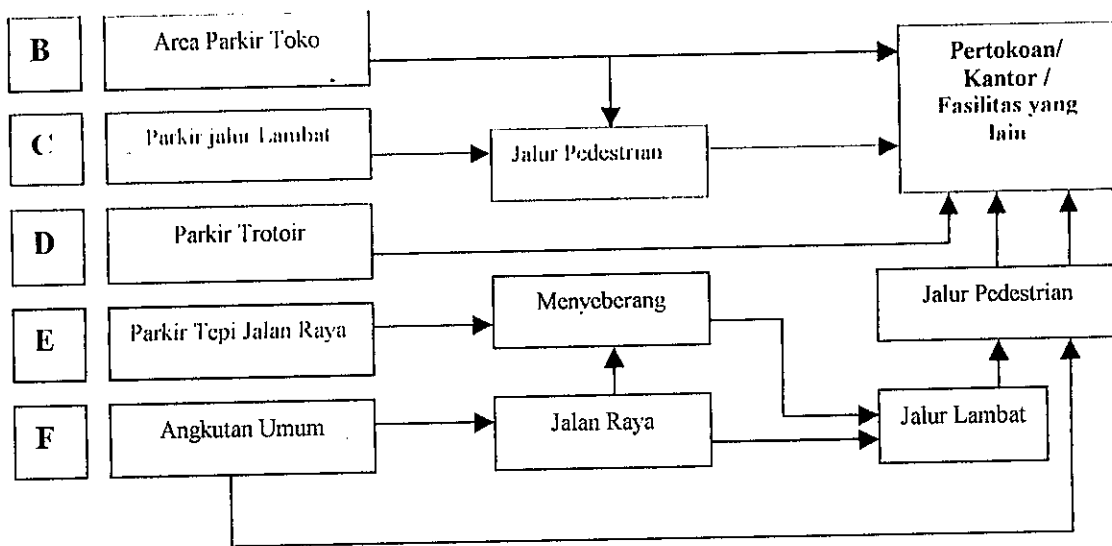


Diagram 4.2 Pencapaian Pejalan Kaki Di Pertokoan Jl. MT. Haryono
 Sumber : Observasi Lapangan November – Desember 2002

Pejalan kaki mencapai bangunan menggunakan cara A hingga F pada pagi, siang dan sore hari sesuai waktu pengamatan namun dengan intensitas yang berbeda dalam paruh waktu tersebut.

Pada pagi hari di segmen I belum banyak kegiatan (terutama toko / kantor masih tutup dan fasilitas pelayanan jasa lainnya ataupun akan membuka aktifitasnya) namun di depan sekolah Mataram anak sekolah yang masuk memadati area tersebut, perempatan Kartini banyak orang yang menyeberang lalu lintas ramai, di siang hari / sore hari keramaian pejalan kaki berada di di depan ruko Mataram, ujung selatan pada perempatan jalan Kartini, dan di depan pertokoan yang ada di jalan tersebut terutama toko Yamaha Mataram Sakti, toko Onderdil Honda Kerta Jaya, beberapa toko elektronik dan perempatan jalan Pringgading.

Mereka dalam mencapai bangunan fasilitas pelayanan jasa dengan cara diatas pada pemilik ataupun pegawai toko kembali ke tempat asalnya asal

dilakukan dengan cara lain yaitu bangunan → tiga alternatif yaitu : 1). Melintas trotoar, 2). Melintas trotoar → melintas jalan raya, 3). Melintas trotoar → jalur lambat → melintas jalan raya → tepi jalan raya dan kembali ke asal.

Setelah selesai aktivitasnya ditoko atau bangunan yang dituju tersebut, umumnya pejalan kaki langsung kembali pada titik awal sebelum mencapai tujuan atau mempunyai alternatif lain sesuai dengan tuntutan kebutuhannya misalnya :

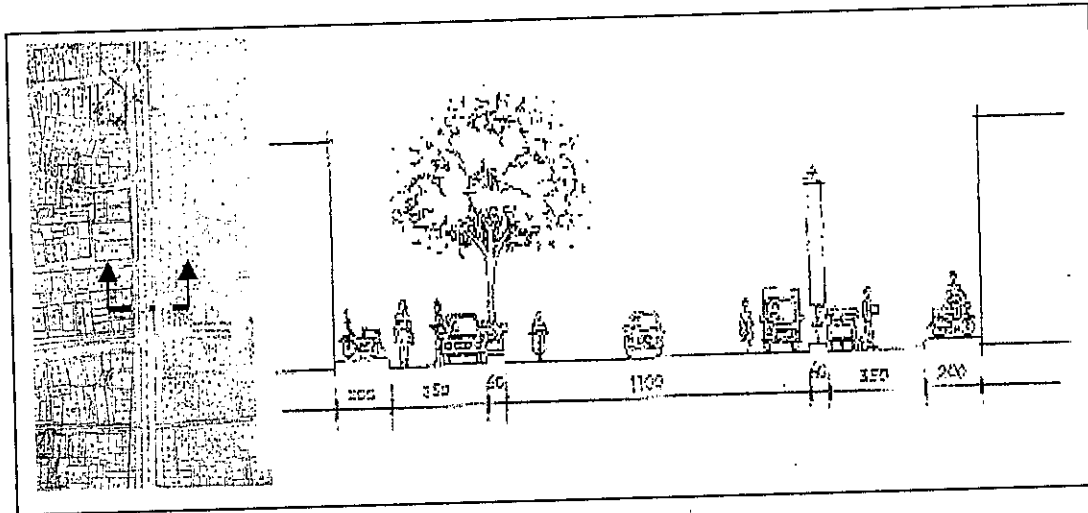
Pejalan kaki semula datangnya berjalan melalui trotoar kembali dengan cara yaitu : dari bangunan → melintas trotoar → jalur lambat → pinggiran jalan raya → kendaraan umum.

Pejalan kaki yang datang menggunakan kendaraan pribadi / sepeda motor pada sisi kiri jalan MT. Haryono memarkir mobil di jalur lambat dan tepi jalan raya sedangkan sisi kanan jalan memarkir kendaraan di jalur lambat saja untuk kendaran bermotor kadang sampai ke trotoar.

Sirkulasi yang terjadi adalah dari parkir kendaraannya, ke toko → melalui jalur lambat → trotoar ke bangunan lain → kembali ke kendaraannya melalui trotoar / jalur lambat → ke kendaraannya atau kembali ke kendaraannya melintas pembatas jalan langsung kekendaraannya / melalui jalan raya → kendaraan, ini juga bagi pejalan kaki yang menunggu angkot juga berlaku.

Pada Area Ruko Mataram tidak berlaku karena bentuk jalur pedestrian yang berbeda dengan kondisi umum jalur pedestrian ada segmen tersebut seperti tidak adanya jalur lambat dan adanya kantung parkir di area segmen pada jalan MT. Haryono tersebut.

4.4.2 Segmen II penggal Jalan Kampung Karang Geneng Utara sampai Perempatan Jalan Sidorejo



Gambar 4.10 Potongan Jalan Segmen II dari Penggal Jalan Kampung Karang Geneng Utara sampai Perempatan Jalan Sidorejo

Sumber : Observasi Lapangan Januari 2002

Bentuk jalur pedestrian dan ukuran yang ada pada segmen ini sama dengan bentuk dan ukuran jalur pedestrian segmen I yaitu rata-rata 200 cm, pada bagian timur dan segmen I setelah ruko perempatan Kartini namun aktivitas menonjol. Adapun kondisi jalur lambat sisi barat relatif baik, walaupun beberapa sisi akar pohon menonjol ke permukaan dan pada jalur pedestrian beberapa pavingnya kelihatan rusak di samping itu pada penggal jalan kampung, sehingga jalur pedestrian ikut juga terpotong ketinggiannya menyebabkan kelelahan bagi pejalan kaki.

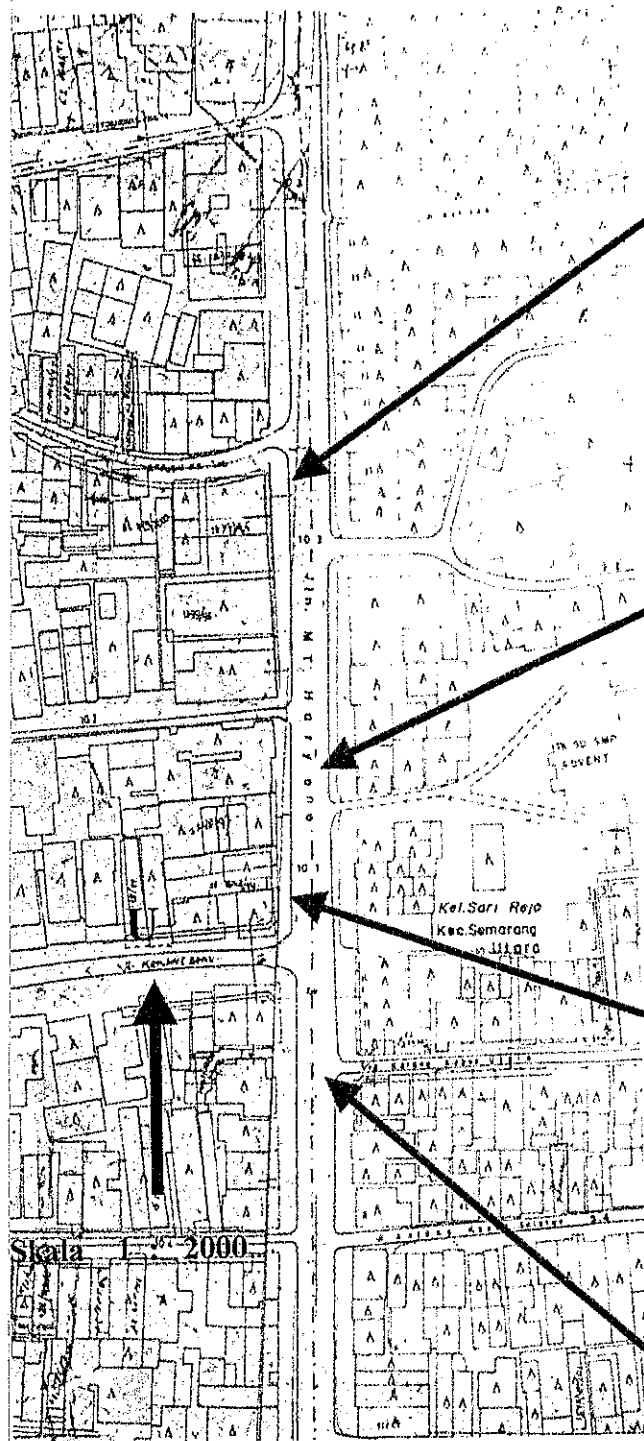
Pada jalur pejalan kaki kedua sisi jalan MT. Haryono terdapat pohon lindung berdiameter 400 cm – 600 cm, namun banyak pula yang tidak tumbuh karena bangunan terutama pada sisi timur jalan MT. Haryono, sehingga beberapa area jalur pejalan kaki tidak terlindungi oleh sinar matahari tapun keteduhan dari bayangan sinar matahari dari toko.

Beberapa elemen sebagai pelengkap jalur pejalan kaki adalah telepon umum, tempat memasang bendera, tempat sampah, bak bunga, tempat sampah. Posisi elemen-elemen tersebut berada di pinggir jalur pejalan kaki. Disamping itu terdapat tiang listrik dan beberapa tiang telepon yang letaknya tidak beraturan di beberapa pemisah jalan raya, di beberapa titik papan reklame kadang menutupi pandangan pejalan kaki.

Adanya pusat aktivitas perdagangan yang ramai di segmen ini, mengundang pedagang kaki lima yang berada di jalur pejalan kaki di depan pertokoan tersebut memadati titik – titik seperti pertigaan jalan Jagalan, utara jalan Karang Loo, di sekitar jalan Karang Saru dan di beberapa tempat yang lain, posisinya berada pada setengah atau lebih pada jalur pejalan kaki.

Di ujung utara segmen II ini terdapat pertigaan jalan yang menghubungkan jalan MT. Haryono dengan jalan Jagalan merupakan tempat yang paling ramai dan kacau karena banyaknya PKL dan becak serta parkir motor yang membuat jalur pedestrian di area tersebut semakin kacau.

Lalu lintas di tempat ini cukup ramai, yang berasal dari daerah sekitar, melalui jalan Jagalan ke arah jalan ini, dari jalan Jagalan Timur dan jalan kampung di sekitar segmen ini. Keramaian lalu lintas tersebut berpengaruh pada tingkat keramaian di jalur pejalan kaki di sekitar perempatan jalan, terutama adanya kehadiran pejalan kaki di tempat itu, antara lain yang akan meneruskan perjalanan ke daerah lain, atau akan menyeberang dari ujung jalur pejalan kaki segmen II ke arah jalur pejalan kaki segmen III atau dari jalur pejalan kaki sisi selatan ke arah jalur pejalan kaki sisi utara atau ke sisi timur ke barat.



Suasana jalur pedestrian di depan toko Maju penuh becak di jalur lambat dan kegiatan toko di trotoirnya



Dua anak SLTP berjalan di jalur lambat bukan di jalur pedestrian yang ada terhalang parkir sepeda motor



Kondisi trotoir yang lebar di depan Bank BCA



Kondisi jalur pedestrian dan jalur lambat dengan kerindangan pohon terkait dengan properti

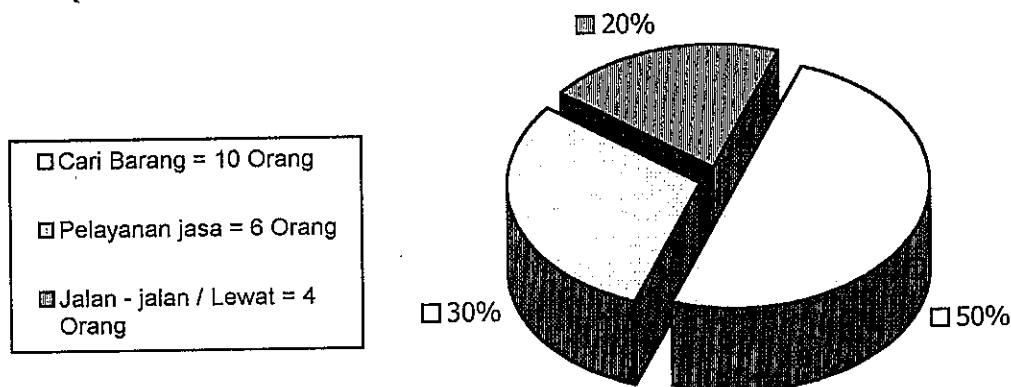
**Gambar 4.11 Peta dan Foto Segmen II
Jalan MT. Haryono penggal jalan Kp.
Kali / Kartini – Bubakan**

Sumber : Foto dan Peta Pribadi Februari 2002

Sedangkan pada ujung timur jalur pejalan kaki, relatif lebih sepi dibanding pada ujung barat jalur pejalan kaki.

Disamping itu pejalan kaki berasal dari tempat parkir di tepi jalan raya menuju ke toko dan bangunan pelayanan jasa, dengan cara langsung melintas jalur pejalan kaki, atau melintas jalan raya dan jalur pejalan kaki tetap lewat jalur lambat.

Berdasarkan motif responden datang segmen II dengan 20 responden adalah 10 orang (50 %) menyatakan cari barang, 6 orang (30 %) menyatakan pelayanan jasa dan 4 orang (20 %) menyatakan jalan-jalan / lewat (lihat grafik 4.2).



Grafik 4.2 Motif Responden Datang di Segmen II
Sumber : Hasil Wawancara Responden, Januari 2003

Kecenderungan cara pejalan kaki mencapai bangunan toko / kantor dan fasilitas pelayanan jasa lainnya sebagai berikut :

Pada pencapaian baik pagi, siang, maupun sore hari pencapaian dilakukan dengan cara pada grafik diatas namun yang menonjol pada pagi hari adalah A, D, F sedang pada siang yang menonjol adalah A, C, E dan pada sore hari adalah A dan C.

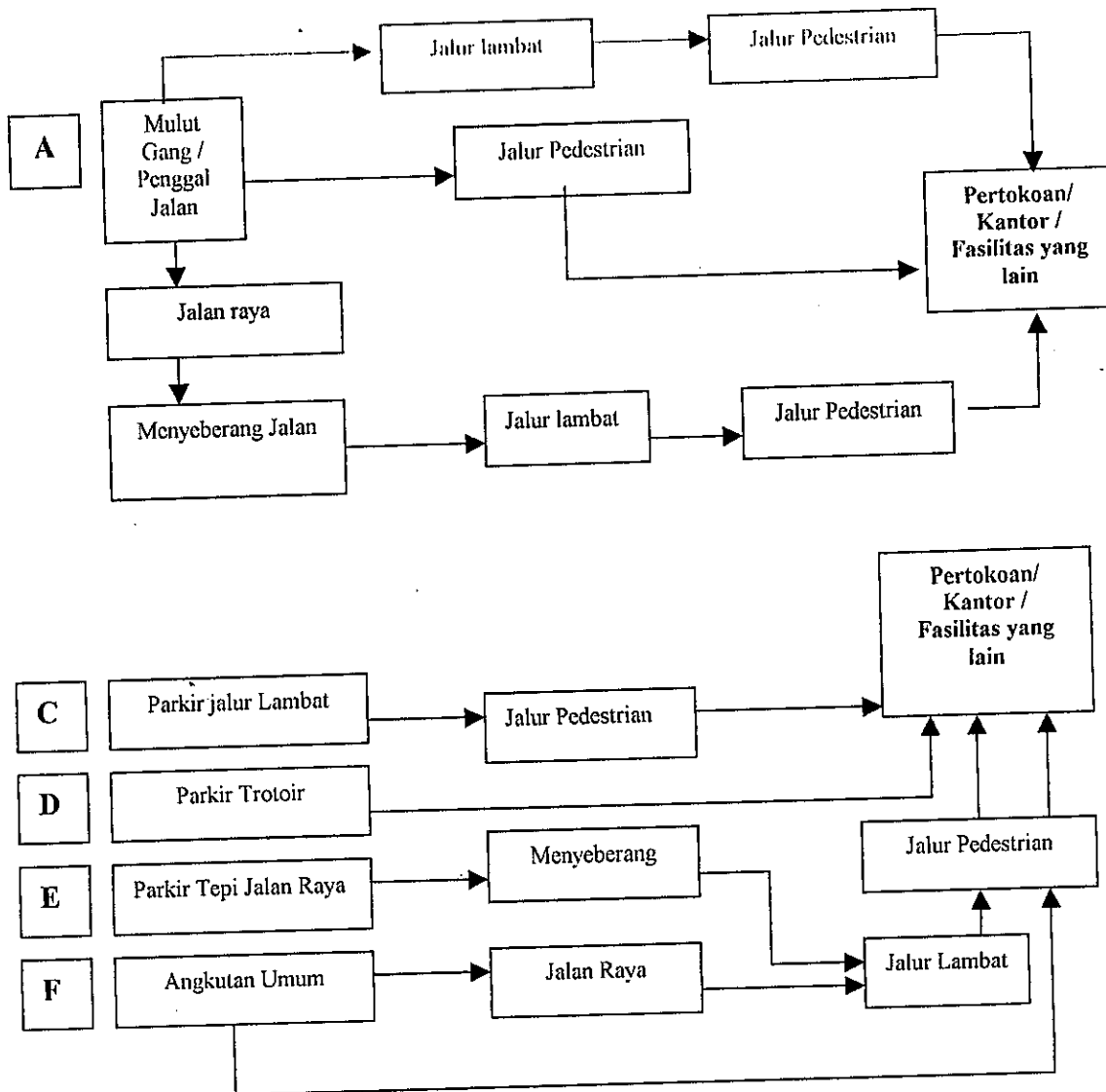


Diagram 4.3 Pencapaian Pejalan Kaki Di Pertokoan Jl. MT. Haryono
 Sumber : Observasi Lapangan November – Desember 2002

Aktivitas di toko - toko tersebut, umumnya menonjol pada siang hari sebagai klimaks nya namun tidak selalu pada siang hari saja optimal pengunjung ada di sana, kadang pada sore terjadi juga, dimana pejalan kaki mencapai tujuan atau mempunyai alternatif lain sesuai dengan tuntutan kebutuhannya saat waktu yang terjadi terutama di dekat pertokoan yang ramai pada koridor jalan MT. Haryono .

Pejalan kaki semula datangnya berjalan melalui trotoar ke pertokoan kembali dengan cara : dari bangunan → melintas trotoar → jalur lambat → kendaraan umum.

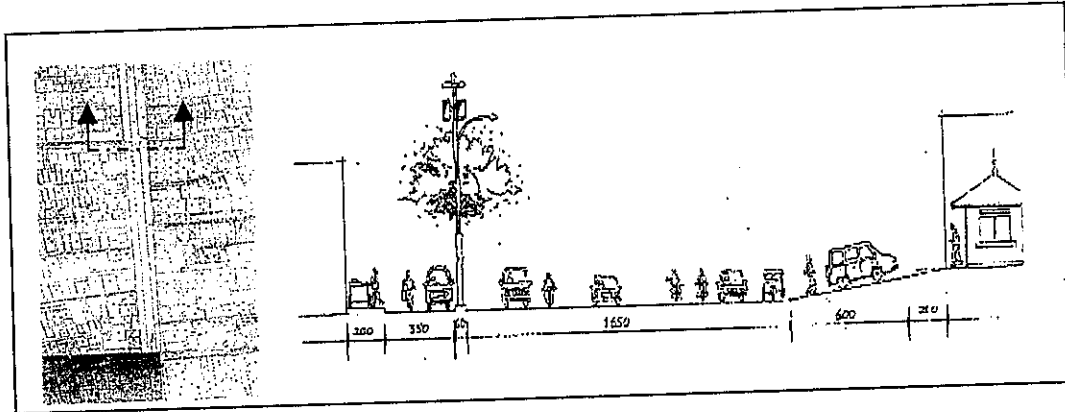
Pejalan kaki yang datang menggunakan kendaraan pribadi, sebelum kembali ke kendaraannya, dari toko → melalui trotoar atau jalur pedestrian ke toko lain → kembali ke kendaraannya melalui trotoar dan jalur lambat → ke kendaraannya atau kembali ke kendaraannya melintas trotoar langsung ke kendaraannya / melalui jalan raya → kendaraan di sisi jalan raya atau jalur lambat.

Sirkulasi pada jalur pedestrian di timur dan di barat koridor ini relatif ramai diisi oleh kegiatan perdagangan, keluar masuk kendaraan pada jalur pedestrian sirkulasi becak, juga aktivitas PKL pada beberapa mulut gang kampung pada segmen II ini.

Di tempat ini, banyak pohon pelindung terutama sisi timur sehingga segmen ini terlindung dari sinar matahari kemudian dilengkapi oleh beberapa kelengkapan jalur pejalan kaki misalnya tempat sampah, tiang telephon, tanda larangan parkir, namun posisinya kurang tepat, sehingga mengurangi kenyamanan pejalan kaki juga beberapa paving block dari jalur pedestrian ternyata ada yang pecah pada sisi timur dan barat jalan MT. Haryono.

Secara mendasar dapat diambil kesimpulan, pada segmen ini aktivitas dan perilaku pengguna pejalan kaki pada jalur pedestrian sangat beragam dan menimbulkan beberapa fungsi jalur pedestrian akibat fungsi baru yang terkait dengan pendukung kegiatan terhadap koridor pada segmen II jalan MT. Haryono tersebut.

4.4.3. Segmen III, penggal Jl. Sidorejo sampai Pertigaan Kp. Bustaman Gedong



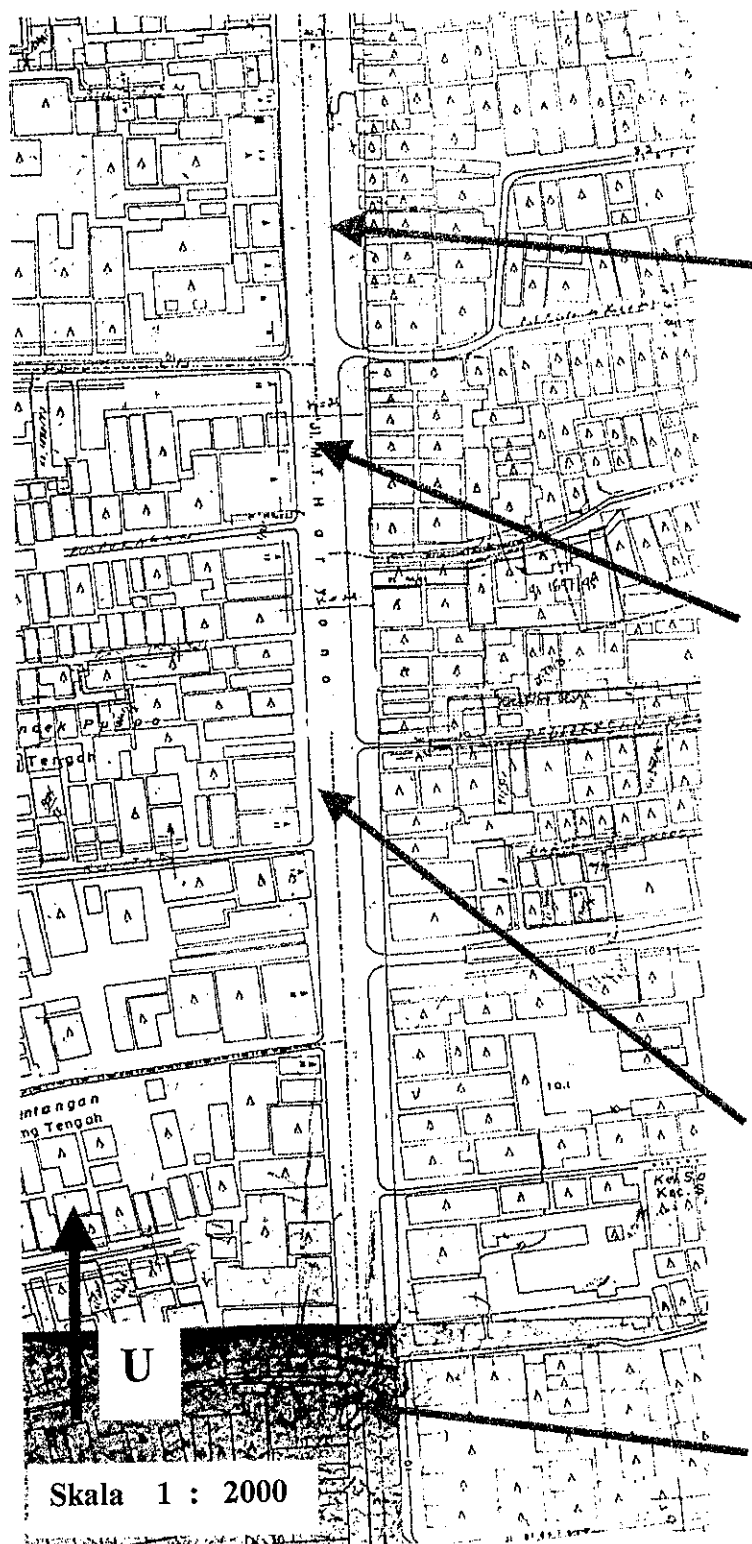
Gambar 4.12 Potongan Jalan Segmen III dari penggal Jalan Sidorejo sampai pertigaan Kp. Bustaman Gedong
 Sumber : Observasi Lapangan January 2002

Jalur pejalan kaki di sisi selatan dan utara jalan MT. Haryono lebar 200 cm, terdapat beberapa bentuk jalur pedestrian yang telah berubah karena dirubah oleh pertokoan yang ada di depan jalur pedestrian tersebut seperti miring, melebar bahkan tinggi dari jalur lambat lebih tinggi dari 30 cm, sehingga ruang gerak pejalan kaki semakin sempit, kurang menarik untuk dilewati apalagi ada PKL dan barang toko yang memenuhi jalur pejalan kaki.

Kondisi jalur pedestrian ternyata pada beberapa bagian telah rusak khususnya pada bagian sisi timur jalan MT. Haryono.

Di segmen ini pohon pelindung banyak yang tidak terawat bahkan di beberapa bagian tidak mempunyai pohon pelindung khususnya di sisi timur jalan MT. Haryono.

Di sini banyak toko yang banyak melakukan bongkar muat barang karena merupakan agent penyalur besar sehingga sering mengganggu pejalan kaki pada saat terjadi bongkar muat barang.



Kondisi di salah satu sudut segmen III



Beberapa orang berjalan kaki di salah satu penggal jalan



Jalur pedestrian digunakan untuk area pedagang kaki lima sehingga tampak kumpulan orang di jalur pedestrian tersebut



Jalur pedestrian digunakan untuk untuk parkir sepeda motor dan usaha dagang toko ban

Gambar 4.13 Peta dan Foto Segmen III Jalan MT. Haryono penggal jalan Kp. Kali / Kartini – Bubakan
Sumber : Foto dan Peta Pribadi Februari 2002

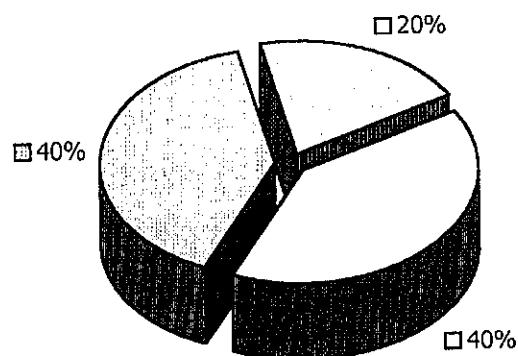
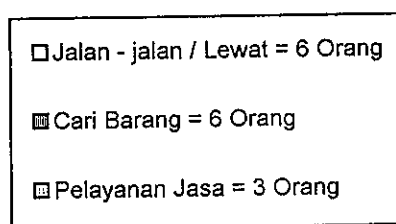
Beberapa elemen jalur pejalan kaki adalah pot bunga, tempat sampah, tempat memasang bendera yang posisi di pembatas jalan. Sedangkan tiang listrik dan tiang telepon letaknya tidak teratur di pinggir jalur pejalan kaki.

Pada bagian tengah segmen sisi barat jalan MT. Haryono terdapat tukang kunci yang berada pada titik pinggir jalan raya memakai sebagian area parkir mobil. Di pinggir jalur pejalan kaki sisi utara segmen cukup banyak pedagang kaki lima di depan pertokoan.

Pertokoan di dominasi oleh bentuk jalur pedestrian yang tingginya hampir sama dengan jalur lambat karena adanya jalur bongkar muat di segmen tersebut.

Berdasarkan motif responden datang segmen III dengan 15 responden adalah 3 orang (20%) menyatakan pelayanan jasa, 6 orang (40 %) menyatakan cari barang dan 6 orang (40%) menyatakan jalan-jalan / lewat (lihat grafik 4.3)

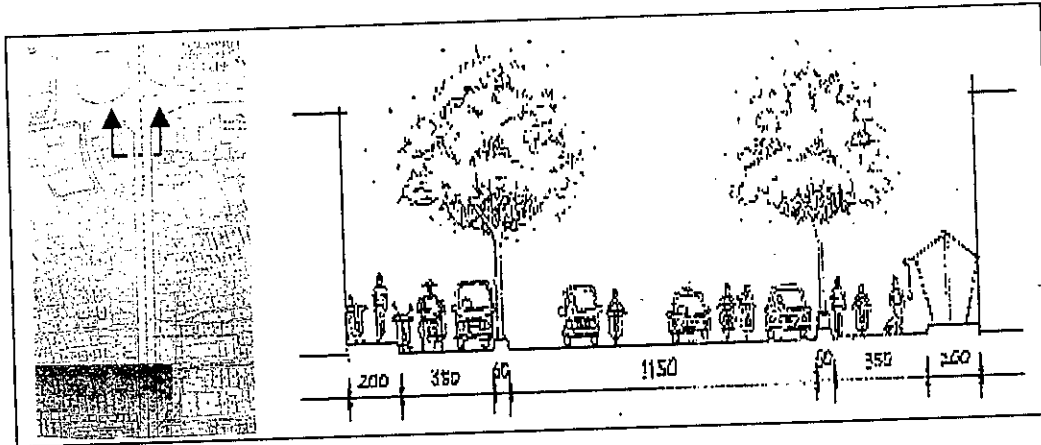
Kecenderungan cara pejalan kaki mencapai bangunan toko / kantor dan fasilitas pelayanan jasa lainnya., mempunyai kesamaannya seperti di segmen II tersebut.



Grafik 4.3 Motif Responden Datang di Segmen III

Sumber : Hasil Wawancara Responden, Januari 2003

4.4.4 Segmen IV, penggal Jalan Kp. Bustaman Gedong sampai batas Bundaran Bubakan



Gambar 4.14 Potongan Jalan segmen IV dari penggal Kp. Bustaman Gedong sampai batas Bundaran Bubakan
Sumber : Observasi Lapangan Januari 2002

Jalur pejalan kaki di segmen ini jalan MT. Haryono lebarnya 200 cm, di bagian timur jalur pejalan kaki yang tidak banyak kegiatannya dan terdapat bangunan yang diperbaiki serta kosong, kondisinya rusak termasuk genangan di jalur lambat, terutama pada jalur pejalan kaki di sisi utara jalan MT. Haryono dekat Bundaran Bubakan, di beberapa bagian tidak terdapat pohon pelindung, atau tidak dapat tumbuh subur, sedang pada jalur pejalan kaki di sisi selatan jalan MT. Haryono relatif lebih banyak tumbuh.

Beberapa elemen kelengkapan jalur pejalan kaki adalah tempat box telepon, tempat sampah, yang berada di pinggir jalur pejalan kaki termasuk reklame yang ada pada sisi jalur pedestrian untuk tanda toko – toko tersebut, sedang tiang telepon dan tiang listrik posisinya kurang teratur terhadap jalur pejalan kaki berda pada pembatas jalan sisi timur.

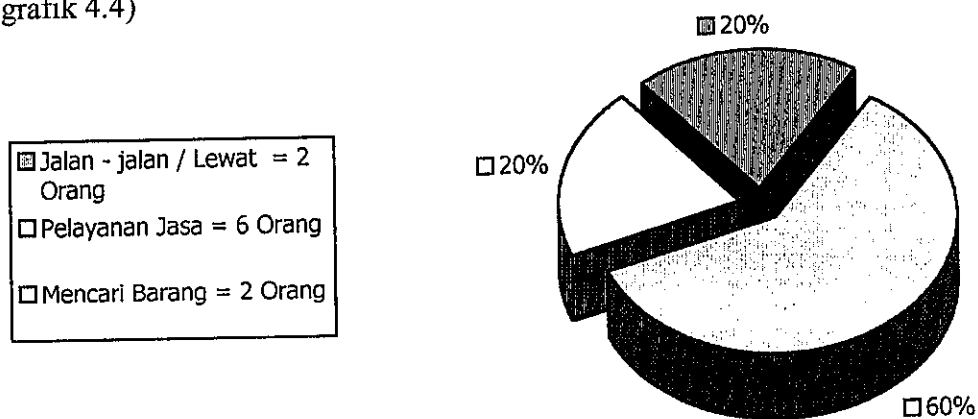
Pada jalur pejalan kaki di sisi timur dan barat jalan MT. Haryono PKL dengan warung – nya menempati sisi jalur pedestrian , tempat yang banyak dikunjungi pejalan kaki adalah di dekat bundaran Bubakan yang banyak terdapat agen travel dan mereka umumnya membeli tiket atau pesan tiket.

Kebanyakan pejalan kaki berasal dari tempat parkir kendaraan bermotor yang terletak sepanjang jalan. Keramaian pengunjung tersebut pada siang hari saat travel akan berangkat. Umumnya pengunjung menggunakan kendaraan pribadi (parkir di jalur lambat dan pinggir jalan dekat toko atau tempat yang dituju), kendaraan umum dan berjalan melintas jalur lambat dan jalur pejalan kaki.

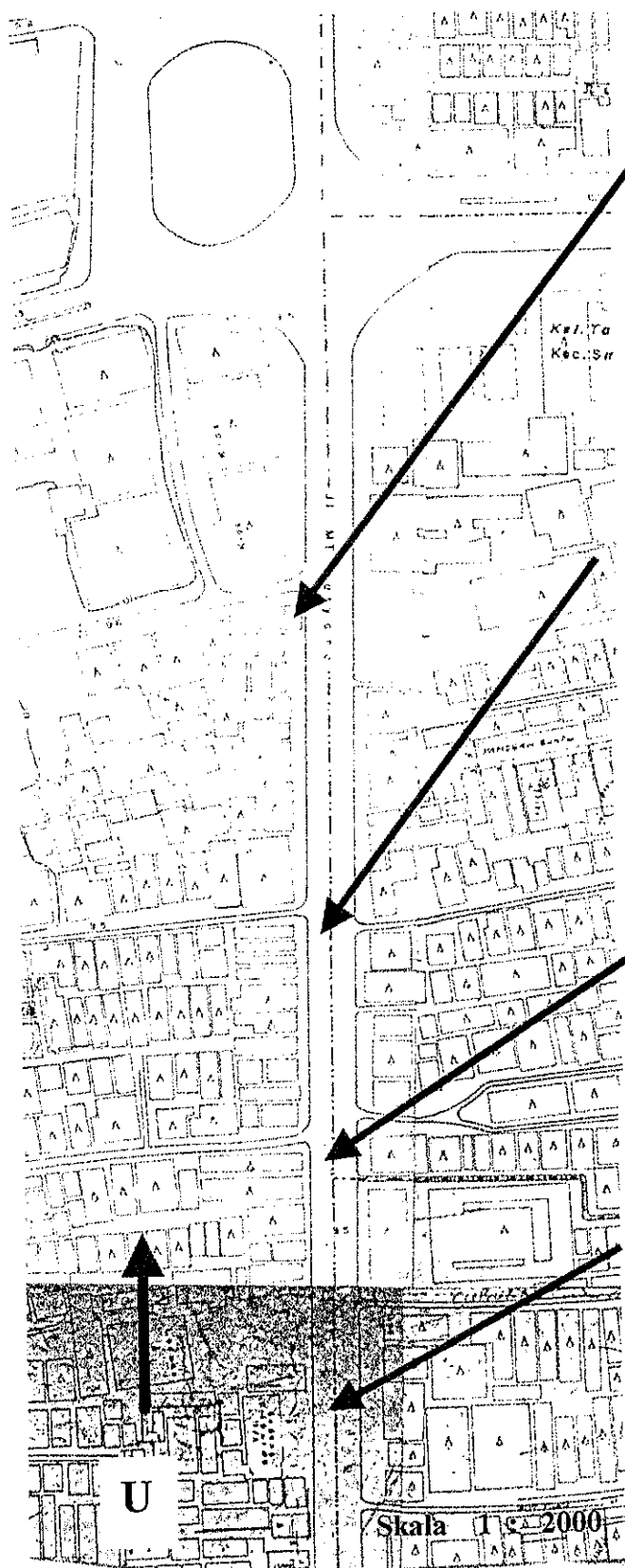
Mereka umumnya datang dengan menggunakan mobil dan kendaraan bermotor, ada kalanya pengemudi becak hadir di tempat tersebut menunggu penumpang di ujung gang dan dekat ujung jalan Bubakan.

Berdasarkan motif responden datang disegmen IV dengan 10 responden adalah 2 orang (20%) menyatakan cari barang, 6 orang (60 %) menyatakan urusan pelayanan jasa dan 4 orang (20%) menyatakan jalan - jalan / lewat.

(lihat grafik 4.4)



Grafik 4.4. Motif Responden Datang di Segmen IV
 Sumber : Hasil Wawancara Responden, Januari 2003



Pertokoan dengan bentuk jalur pedestrian di sudut dekat Bubakan



Pejalan Kaki di depan agen bus dan travel berusaha menghindari dari usaha toko yang memakai trotoir sebagai usaha



Jalur pedestrian di depan toko Puji Motor, panas hanya beberapa orang yang mau berjalan



Salah satu penggal perempatan jalan di jalur pedestrian segmen IV

**Gambar 4.15 Peta dan Foto Segmen IV
Jalan MT. Haryono penggal Jalan Kp.
Kali / Kartini – Bubakan**

Sumber : Foto dan Peta Pribadi Februari 2002

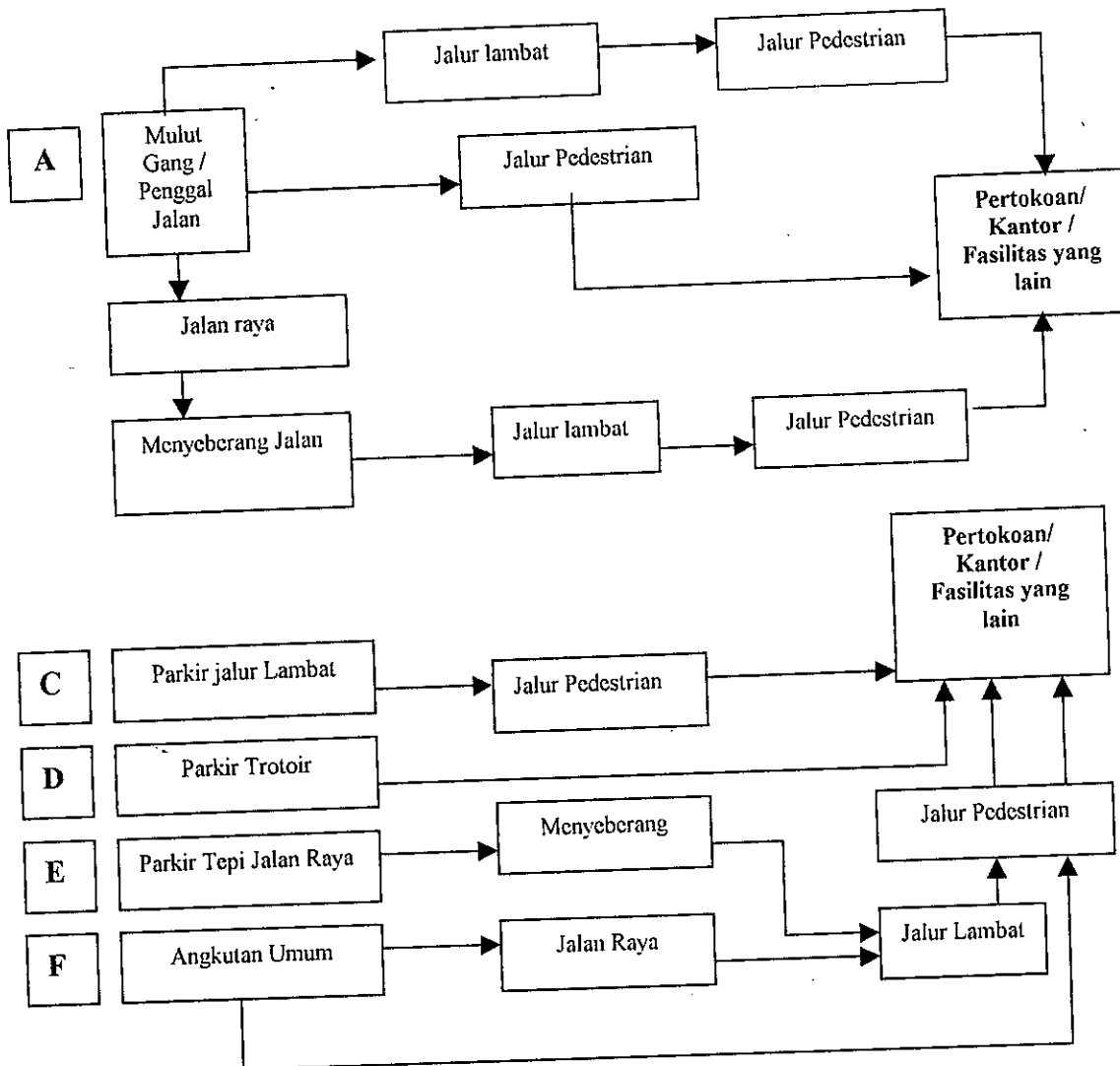


Diagram 4.4 Pencapaian Pejalan Kaki di Pertokoan Jalan MT. Haryono
 Sumber : Observasi Lapangan November – Desember 2002

Secara mendasar pergerakan yang ada pada pejalan kaki di segmen IV ini sama dengan yang ada pada segmen II dan III namun kesibukan yang nyata memang terlihat pada siang hari dengan pencapaian menonjol pada A, C, E khususnya di ujung jalan MT. Haryono di dekat Bubakan.

Pencapaian pejalan kaki di segmen ini dapat dilihat pada diagram 4.4 diatas, baik cara A, C, D, E, F dan setelah selesai aktifitas di bangunan / pertokoan tersebut, umumnya pejalan kaki langsung kembali pada titik awal sebelum

mencapai bangunan atau mempunyai alternatif lain sesuai dengan tuntutan kebutuhannya misalnya :

Pejalan kaki semula datangnya berjalan melalui trotoar kembali dengan cara yaitu : dari bangunan → melintas trotoar → lewat jalur lambat → berjalan di jalan raya → kendaraan umum.

Pejalan kaki yang datang menggunakan kendaraan pribadi, sebelum kembali ke kendaraannya, dari bangunan → berjalan di trotoar / jalur lambat → bangunan lain → berjalan di trotoar / jalur lambat → kendaraan atau bangunan lain → melintas trotoar / jalur lambat → berjalan di jalan raya → kendaraan.

4.5 Karakteristik Aktivitas Segmen - Segmen Jalan MT. Haryono

4.5.1 Aktivitas Pejalan Kaki Segmen I Penggal Jalan Kartini sampai Jalan Kampung Karang Geneng Utara

Berdasarkan pengamatan lapangan pada hari Senin, Selasa dan Jumat, dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian dan jalur lambat, tepi jalan raya dan menyeberang / melintas jalan raya, naik angkutan (di sisi timur dan barat jalan MT. Haryono). Pengamatan dilakukan pada waktu pagi, siang dan sore hari sesuai waktu pengamatan yang ada pada waktu terjadi keramaian dan terjadi perilaku pejalan kaki yang menarik untuk diamati tempat spesifik yang dikunjungi.

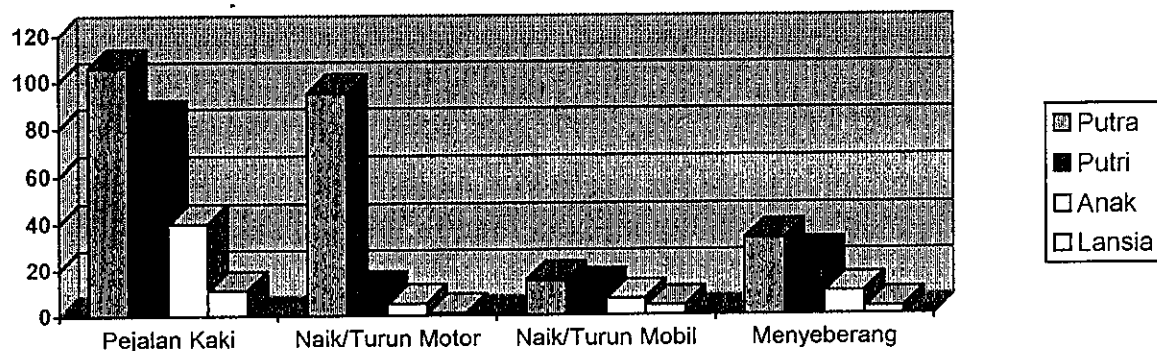
Pengamatan tentang jumlah pejalan kaki tersebut dapat dilihat dalam grafik, yang secara garis besar keadaan pada hari Selasa (10 Desember 2002, Jam 13.40-14.40 WIB) di area utara jalan Ligu Utara sampai jalan Karang Kojo Selatan,

Jumat (29 November 2002, Jam 12.45–13.45 WIB) di area Perempatan jalan Pringgading dan Ligu Tengah, Jumat (29 November 2002, Jam 09.15–10.15 WIB) di area perempatan jalan Kartini dan Senin (2 Desember 2002, Jam 11.30–12.30 WIB) di area Ruko Mataram, dapat diuraikan sebagai berikut :

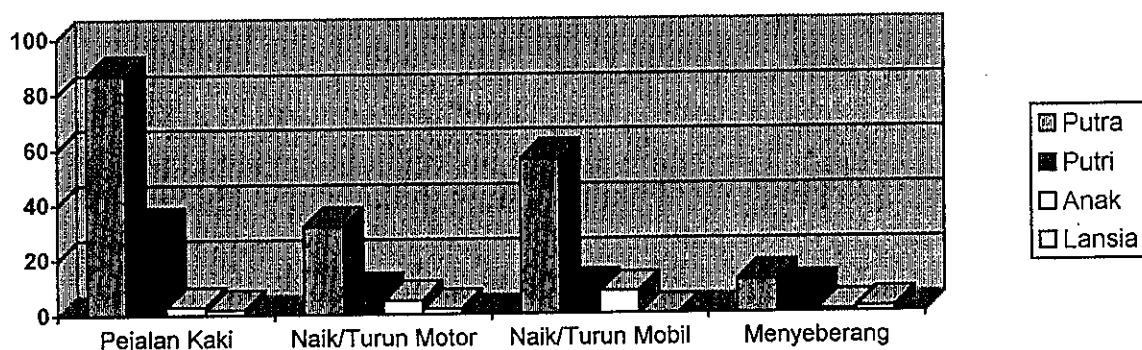
- Diantara ketiga hari tersebut, pada hari Jumat yang paling ramai pejalan kaki mempunyai aktivitas di jalan MT. Haryono, mulai pagi hingga sore.
- Pada ketiga hari tersebut pejalan kaki yang berjalan di kedua sisi timur jalan atau pada sisi barat relatif sama, namun pada hari – hari tertentu pejalan kaki relatif banyak berjalan di sisi barat jalan.
- Pada ketiga hari tersebut pejalan kaki putra atau laki-laki merupakan pejalan kaki terbanyak yang beraktifitas pada jalan MT. Haryono diikuti perempuan, anak – anak, dan lansia dalam hal ini laki – laki dan perempuan dewasa.
- Pada hari hari Jumat, laki – laki masih lebih banyak yang beraktifitas di sana diikuti oleh perempuan, anak-anak, dan lansia, aktivitas yang sering dilakukan adalah berjalan melewati sisi barat jalan MT. Haryono dan sedikit yang melewati sisi sebelah timur, kemudian disusul aktivitas naik/turun dari angkot, lalu naik turun mobil dan menyeberang yang terjadi di perempatan jalan terutama pada perempatan jalan Kartini, aktivitas parkir mobil atau turun dari angkot dominan di sisi barat jalan karena lalu lintas yang searah ke arah utara jalan MT. Haryono, yang dominan terjadi pada siang hari.
- Pada hari Selasa, pejalan kaki yang turun dari mobil atau kendaraan lebih banyak dari aktifitas yang lain yang didominasi oleh laki- laki, dipengaruhi kedatangan pengunjung yang ingin mencari sesuatu dan memarkir mobil.

Grafik. 4.5 Jumlah Pejalan Kaki di Segmen 1
 Sumber : Hasil Pengamatan Lapangan November – Desember 2002

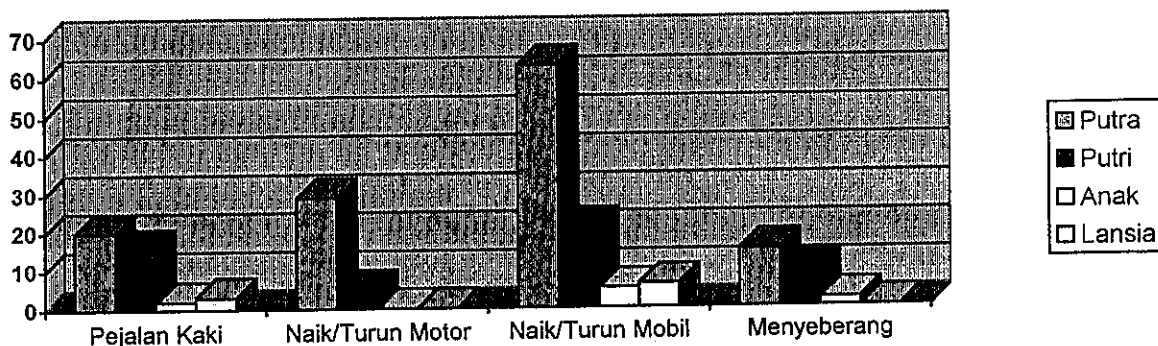
Jumat, 29 November 2002 (zone 1)
 09.15 – 10.15



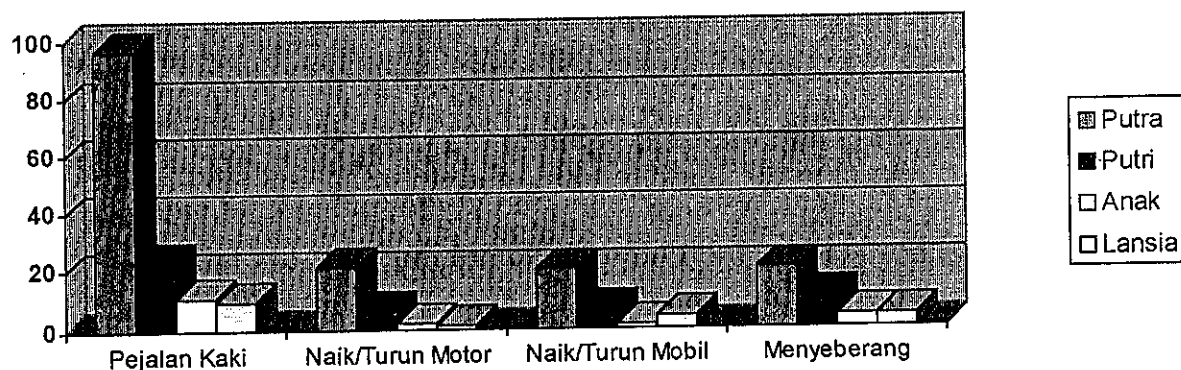
Jumat, 29 November 2002 (zone 3)
 12.45 – 13.45



Selasa, 10 Desember 2002 (zone 4)
 13.40 – 14.40



Senin, 2 Desember 2002 (zone 2)
 11.30 – 12.30



- Pada pinggir jalan di sisi barat jalur pedestrian justru pejalan kaki lebih banyak yang lewat tepi jalan raya berada di area utara jalan Ligu Utara sampai jalan Karang Kojo Selatan, dan keberadaan pejalan kaki relatif berjalan kaki di sisi barat baru menyeberang jalan raya ke arah sisi timur juga diramaikan oleh aktivitas anak pulang sekolah pada Sekolah Mataram di sisi barat jalan.
- Kegiatan penyeberangan banyak dilakukan pada siang dan sore hari yaitu pada waktu akan menuju ke toko / fasilitas pelayanan jasa dan waktu pulang dengan menggunakan beraneka sarana transportasi, namun selain beberapa toko onderdil dan elektronik yang ada di segmen II sebagai pemikat pengunjung juga sering lewat dan tertarik mencari barang di segmen I ini
- Pada hari Senin pejalan kaki yang menonjol adalah laki-laki dengan aktivitas yang menonjol berjalan diikuti oleh perempuan dan anak-anak serta lansia dominasi ada pada area dekat Ruko Mataram dan sisi timur yang teduh walaupun hanya lewat area tersebut.

4.5.2 Aktivitas Pejalan Kaki Segmen II Penggal Jalan Kampung Karang Geneng Utara sampai Perempatan Jalan Sidorejo

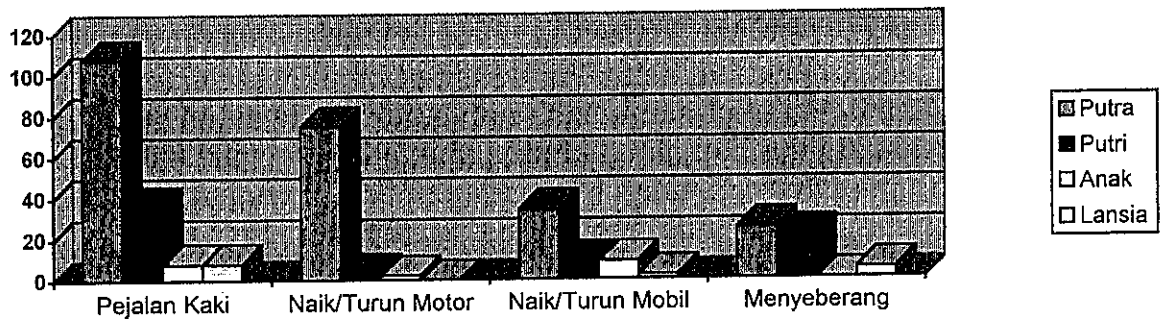
Berdasarkan pengamatan lapangan pada hari Selasa (3 Desember 2002, jam 10.45-11.45 WIB dan jam 12.15-13.15 WIB) di sekitar jalan Karang Saru dan jalan Jagalan Timur sampai selatan jalan Karang Loo, Rabu (11 Desember 2002, jam 13.00-14.00 WIB) antara jalan Jagalan sampai jalan Karang Loo dan Sabtu (30 November 2002, jam 09.30-10.30 WIB) sekitar jalan Karang Laban, dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang

melewati jalur pedestrian dan jalur lambat, tepi jalan raya dan menyeberang / melintas jalan raya dan naik mobil atau motor (di sisi timur dan barat jalan MT. Haryono), gambaran pengamatan dapat dilihat sebagai berikut :

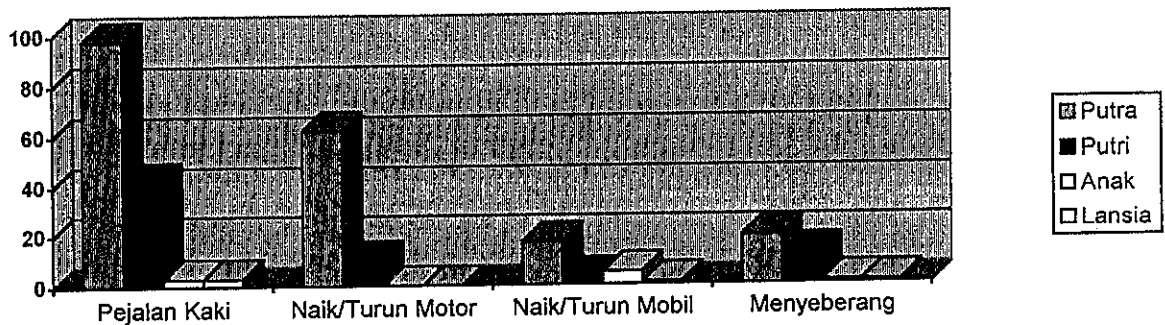
- Keramaian kunjungan pejalan kaki , pada hari Selasa, Rabu, dan Sabtu relatif sama, memang pada hari Rabu agak ramai sedikit dengan hari lain, dan pada hari-hari tersebut pada area yang berbeda didominasi oleh pejalan kaki laki-laki dewasa yang berjalan di jalur lambat dan jalur pedestrian segmen ini.
- Umumnya pejalan kaki yang berjalan di segmen ini, berjalan di sisi barat jalan MT. Haryono, dan memarkir motor di dalam pembatas / as jalan untuk sisi timur serta barat di pinggir jalan serta di dalam pembatas / as jalan.
- Pada hari Sabtu, pejalan kaki lebih memilih berjalan menyisir jalan raya ke arah utara atau selatan namun hari yang lainnya banyak yang lewat jalur lambat, karena keteduhan dari pohon yang ada, untuk yang berjalan di trotoar pejalan kaki lebih memilih media yang rata namun tetap terputus karena adanya gang – gang pada area tersebut.
- Aktivitas penyeberangan melintas jalan tidak seberapa banyak. Biasanya aktivitas ini dilakukan pada tempat menunggu kendaraan umum, perempatan / pertigaan jalan seperti pada pertigaan jalan Karang Saru, Jagalan dan Jagalan Timur . Hal ini dominan terjadi pada hari Selasa dan Sabtu.
- Pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya sangat tertarik dan merasakan atau keterpikatan pada toko-toko di segmen ini.

Grafik. 4.6 Jumlah Pejalan Kaki di Segmen 11
 Sumber : Hasil Pengamatan Lapangan November – Desember 2002

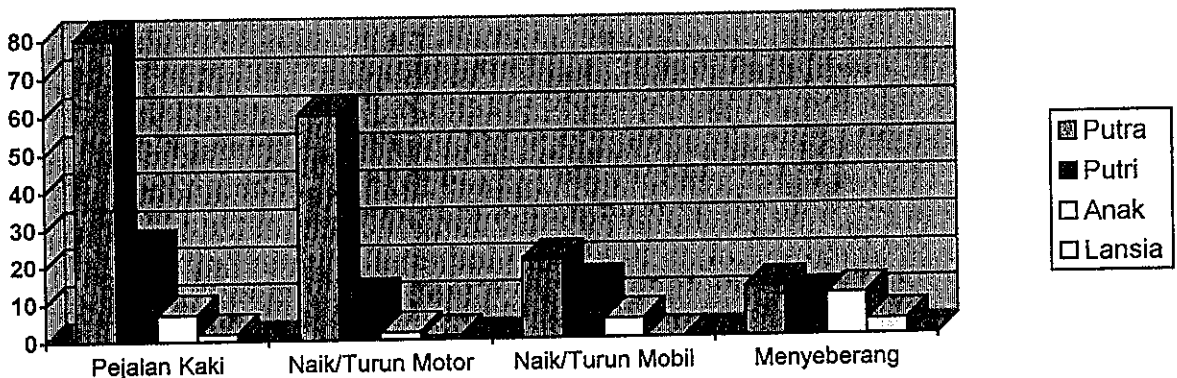
Sabtu, 30 November 2002 (zone 5)
 09.30 – 10.30



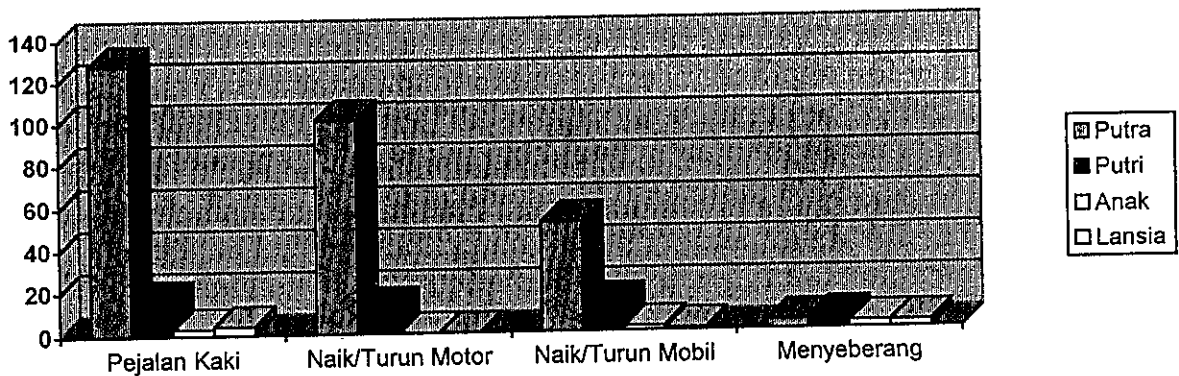
Selasa, 3 Desember 2002 (zone 7)
 10.45 – 11.45



Selasa, 3 Desember 2002 (Zona 6)
 12.15 – 13.15



Rabu, 11 Desember 2002 (zone 8)
 13.00 – 14.00



4.5.3 Aktivitas Pejalan Kaki Segmen III Penggal Jalan Sidorejo sampai Pertigaan Jalan Kampung Bustaman

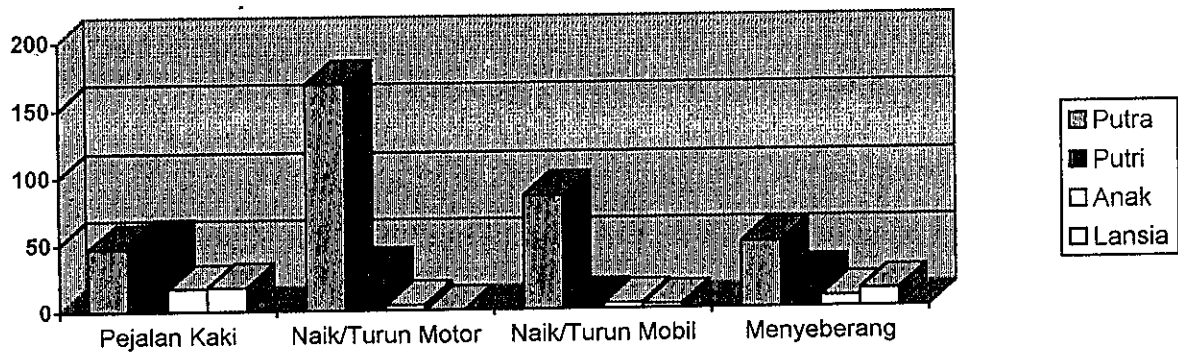
Berdasarkan pengamatan lapangan pada hari Selasa, Kamis dan Sabtu, dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian / jalur lambat, tepi jalan raya dan menyeberang/melintas jalan raya, naik / turun mobil / motor. Pengamatan dilakukan pada waktu pagi, siang dan sore.

Gambaran tentang jumlah pejalan kaki tersebut dapat dilihat dalam grafik, yang secara garis besar keadaan pada hari Selasa (10 Desember 2002, jam 10.00-11.00 WIB) di area jalan Sidorejo sampai Bubutan, Kamis (28 November 2002, jam 09.30-10.30 WIB dan jam 13.30-14.30 WIB) di area sebelah utara dan selatan jalan Kulitan dan sekitar penggal jalan Pusporagan, Sabtu (30 November 2002, jam 15.00-16.00 WIB) di area selatan dan utara penggal jalan Gerbang Anom, dapat dijelaskan sebagai berikut :

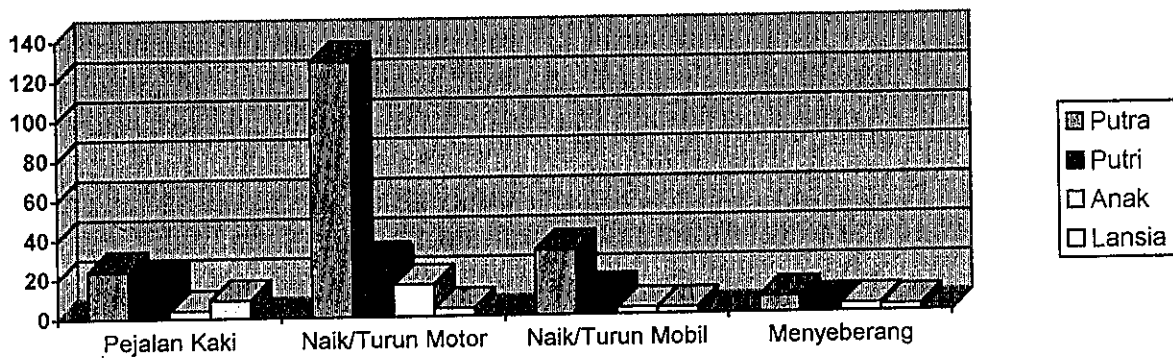
- Pejalan kaki lebih banyak berkunjung dari pada hari Kamis dari, hari Selasa, dan Sabtu.
- Pada hari Kamis jam 09.30-10.30 WIB ternyata pejalan kaki perempuan lebih banyak dari yang lain sehingga berbeda dengan segmen I dan II, meskipun begitu jumlah total yang beraktivitas pada segmen ini baik Selasa, Kamis dan Sabtu masih mendominasi.
- Aktivitas naik dan turun mendominasi di hari tersebut lain dengan 2 segmen sebelumnya, yang tidak begitu banyak dilakukan masih mendominasi

Grafik 4.7 Jumlah Pejalan Kaki di Segmen III
 Sumber : Hasil Pengamatan Lapangan November – Desember 2002

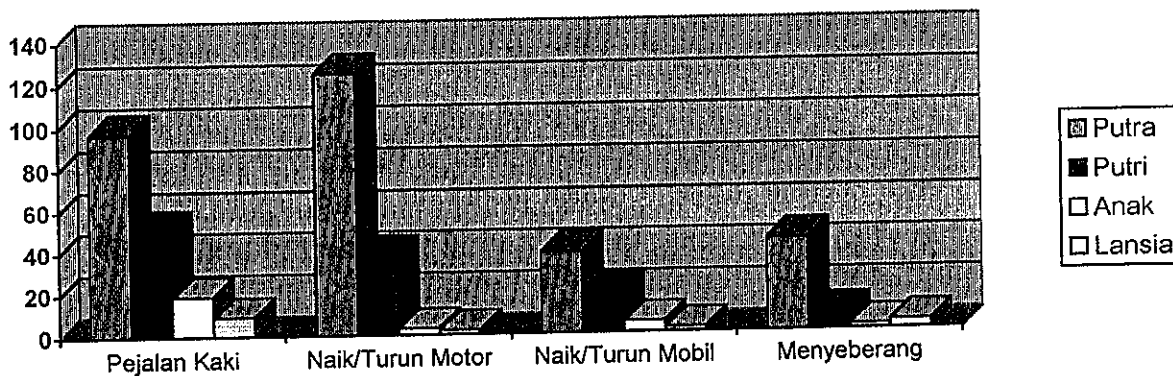
Kamis, 28 November 2002 (zone 11)
 09.30– 10.30



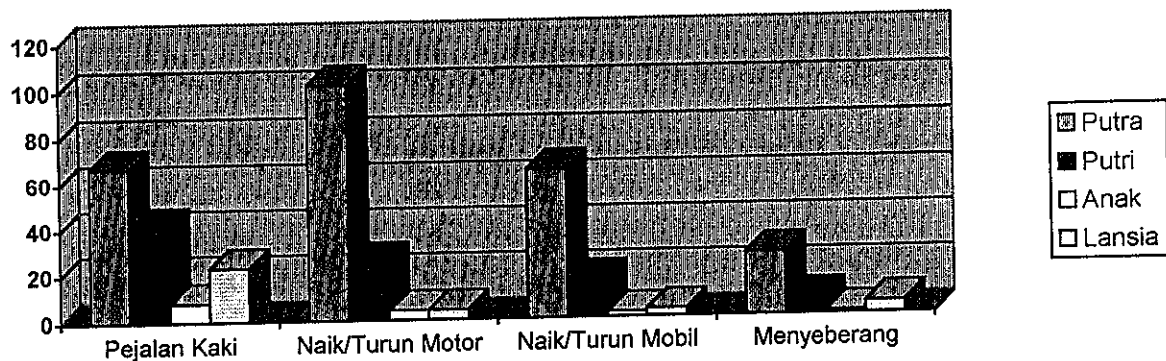
Selasa, 10 Desember 2002 (Zone 9)
 10.00 – 11.00



Kamis, 28 November 2002 (zone 12)
 13.30 – 14.30



Sabtu, 30 November 2002 (zone 10)
 15.00 – 16.00



berjalan. Kegiatan tersebut lebih banyak dilakukan oleh pejalan kaki di jalur lambat, depan toko dan di atas jalur pedestrian.

- Aktivitas jumlah pengunjung pada waktu ini ternyata lebih banyak dibandingkan dengan segmen I dan II, walaupun aktivitas perdagangan terpusat di segmen I dan II.

4.5.4 Aktivitas Pejalan Kaki Segmen IV Penggal Jalan Kampung Bustaman Gedong sampai Bubakan

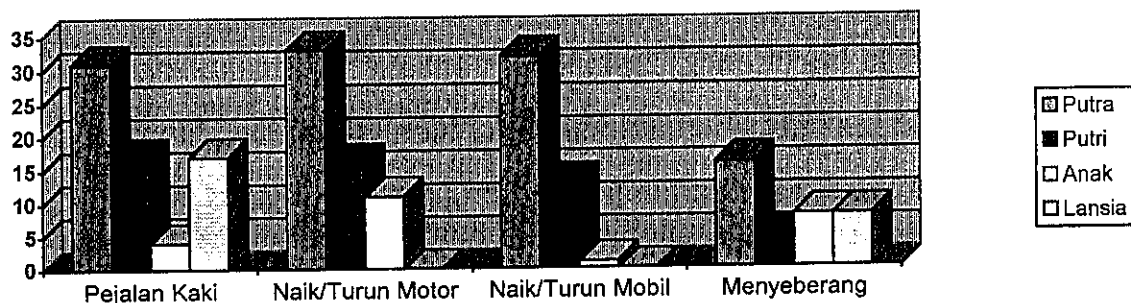
Berdasarkan pengamatan lapangan pada hari Rabu dan Jumat dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian / jalur lambat, tepi jalan raya dan menyeberang/melintas jalan raya, naik/turun motor/mobil (di sisi timur dan barat jalan MT. Haryono). Pengamatan dilakukan pada waktu pagi, siang dan sore hari.

Gambaran tentang jumlah pejalan kaki tersebut dapat dilihat dalam grafik, yang secara garis besar keadaan pada hari Rabu (11 Desember 2002, jam 10.00-11.00 WIB) di area dekat Bubakan, Rabu (11 Desember 2002, jam 15.20-16.20 WIB) di area sekitar jalan Petolongan, Jumat (29 November 2002, 10.00-11.00 WIB) di area sebelah utara penggal jalan Bustaman dan Jumat (29 November 2002, jam 13.30-14.30 WIB) di sekitar jalan Taman Winangun dapat diuraikan sebagai berikut :

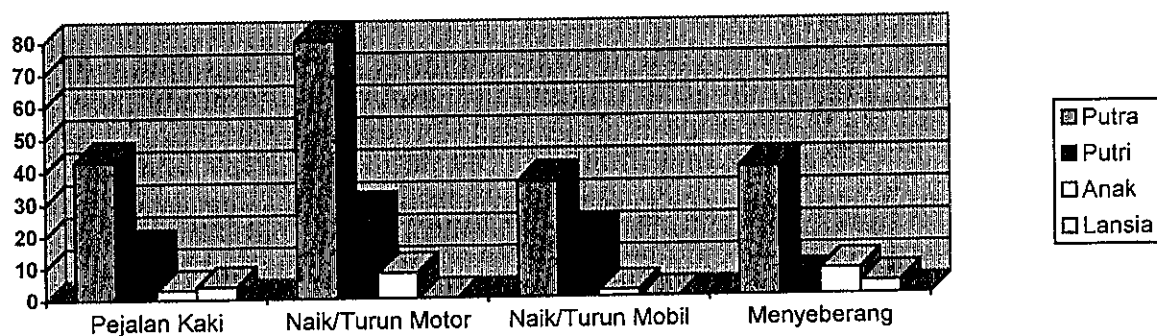
- Kunjungan pejalan kaki di segmen IV pada hari Jumat dengan waktu pada siang hari.
- Pejalan kaki lebih memilih berjalan di tepi jalan raya dan jalur lambat dari pada di jalur pedestrian.

Grafik. 4.8 Jumlah Pejalan Kaki di Segmen IV
 Sumber : Hasil Pengamatan Lapangan November – Desember 2002

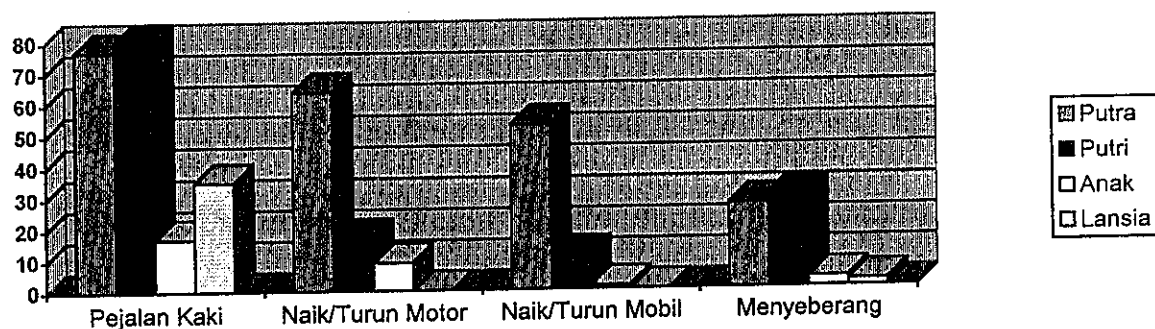
Jumat, 29 November 2002 (zone 14)
 10.00 – 11.00



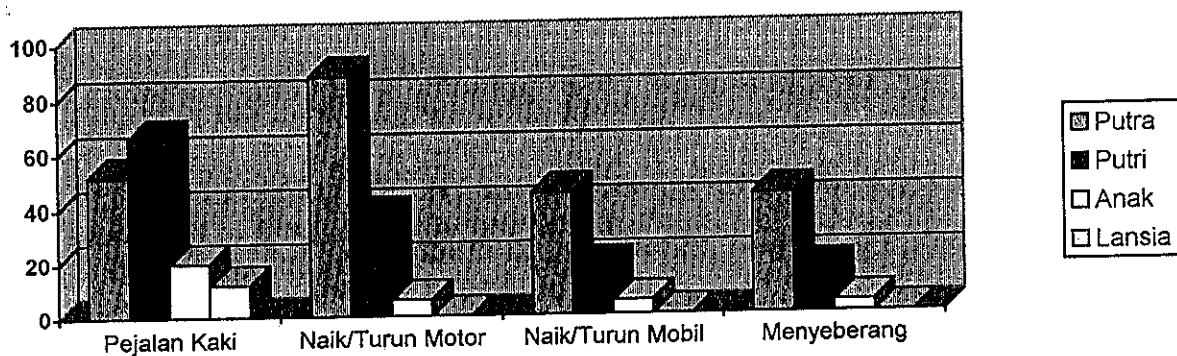
Rabu, 11 Desember 2002 (zone 17)
 13.00 – 14.00



Jumat, 29 November 2002 (zone 16)
 13.30 – 14.30



Rabu, 11 Desember 2002 (zone 15)
 15.20 – 16.20



- Pejalan kaki lebih memilih sisi barat pada hari tersebut, karena memang pada sisi sebelah barat ada agen travel dan biro perjalanan serta Ruko Bubakan yang sangat ramai dan dilalui oleh pejalan kaki.
- Penyeberang jalan raya, dari arah utara ke selatan atau sebaliknya, tidak jauh berbeda jumlahnya.

Aktivitas tersebut terjadi karena pengunjung memarkir kendaraan di sisi barat di jalan MT. Haryono.

- Pada Jumat siang banyak pejalan kaki yang melewati daerah tersebut untuk menuju ke agent travel, terutama setelah waktu sholat Jumat, sedangkan tingkat aktivitas naik dan turun yang dominan pada hari Jumat juga antara jam 10.00-11.00 WIB, dari semua pelaku kegiatan laki-laki masih mendominasi dari aktivitas di area segmen tersebut.
- Pada segmen ini juga, selama waktu pengamatan merupakan jumlah pejalan kaki terbanyak dari segmen lain, walaupun pada umumnya dari keseluruhan waktu area yang banyak pejalan kakinya adalah pada segmen I dan II.

Dari uraian hasil rekaman data lapangan jumlah pejalan kaki yang berada di segmen I, segmen II, segmen III dan segmen IV pada hari Senin, Selasa, Rabu, Kamis, Jumat dan Sabtu dapat diungkap sementara, bahwa :

- Segmen III dan segmen IV sering dilewati oleh pejalan kaki dari namun pengamatan secara makro dari Senin sampai Sabtu mengatakan bahwa segmen I dan segmen II merupakan area yang paling ramai dikunjungi pejalan kaki dan beberapa sisi menarik dari pejalan kaki dapat diungkap di sini nantinya.

- Daya tarik segmen I dan segmen II adalah toko dan pelayanan jasa yang jumlahnya cukup banyak dengan dominasi toko onderdil dan elektronika sebagai salah satu motif kedatangan pejalan kaki.
- Sedangkan di segmen III lebih banyak didominasi oleh fasilitas pelayanan jasa seperti pengiriman / paket, travel dan campuran, untuk segmen IV hampir sama dengan segmen III, tapi ada toko furniture yang sedikit menonjol di area utara jalan Bustaman.
- Secara garis besar antara segmen I sampai segmen IV dalam pemanfaatan media berjalan, sering menggunakan jalur lambat, walaupun ada yang menggunakan jalur pedestrian dan menyisir jalan raya untuk mencapai suatu tempat.
- Untuk pelaku jumlah terbanyak adalah pejalan kaki laki – laki, yang diikuti perempuan dewasa dan anak-anak serta lansia kemudian untuk aktivitas secara makro pejalan kaki lebih sering beraktivitas berjalan daripada naik/turun motor atau mobil dan menyeberang.
- Untuk sampai pada toko atau tempat yang dituju pejalan kaki sering terhambat oleh mobil atau motor yang diparkir di sana, juga PKL serta barang pertokoan yang sering diletakkan memenuhi hampir sebagian jalur pedestrian, khususnya segmen I, II dan III.

4.6. Data dan Analisis Data

4.6.1 Data Place Centered Mapping

Teknik ini digunakan untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia yang memanfaatkan, menggunakan atau mengakomodasikan

perilakunya dalam situasi, suatu waktu dan tempat tertentu. Perhatian teknik ini adalah satu tempat yang spesifik.

Sebagai tempat yang spesifik dalam pemetaan ini adalah koridor jalan MT. Haryono Semarang dalam hal ini, ruas jalan dari perempatan jalan Kartini sampai Bubakan (± 2000 m), koridor ini merupakan ruang publik yang terdiri 4 (empat) segmen yang mempunyai daya tarik tersendiri bagi pengunjung yang datang ke sana sebagai pusat perdagangan dan jasa.

Di tempat spesifik tersebut, diperkirakan akan mempengaruhi perilaku pejalan kaki. Dalam penelitian ini akan diperhatikan properti yang akan berpengaruh pada perilaku pejalan kaki.

Langkah yang dilakukan adalah :

1. Membuat sketsa setting, seluruh unsur yang ada dalam setting yang diperkirakan mempengaruhi perilaku pejalan kaki antara lain aktivitas dan sirkulasi pejalan kaki.
2. Membuat daftar perilaku yang diamati dan menentukan kode/tanda untuk setiap jenis perilaku.
3. Mencatat perilaku yang terjadi dengan menggambar tanda pada peta dasar.

Pengamatan dilakukan untuk memperoleh setting masing-masing ruang yang diamati, sesuai dengan aktivitas pejalan kaki dan indikasi atribut yang timbul.

Berdasarkan data Place Centered Mapping pada waktu kepadatan aktivitas / peak hours (pukul 11.00 WIB-14.00 WIB), menunjukkan tempat spesifik yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki adalah sebagai berikut :

A. Segmen I :

- Ujung Perempatan jalan Kartini (sisi selatan) = 10 subyek (15,38 %);
- Jalur pejalan kaki di area Ruko Mataram = 13 subyek (20 %);
- Area di sekitar perempatan jalan Pringgading = 12 subyek (18,46 %);
- Jalur Pejalan Kaki di depan pertokoan dari jalan Ligu Utara – jalan Karang Geneng Utara = 13 subyek (20 %)

B. Segmen II

- Jalur Pejalan Kaki jalan Karang Kojo Utara – jalan Karang Kebon Selatan = 10 subyek (15,38 %);
- Area pertigaan Ujung jalan Karang Saru = 8 subyek (12,3 %);
- Jalur Pejalan Kaki jalan Jagalan Timur – jalan Karang Loo = 12 subyek (18,46 %)
- Jalur Pedestrian jalan Karang Loo – jalan Jagalan = 8 subyek (12,3 %)

C. Segmen III

- Area selatan jalur pedestrian jalan Kentangan = 6 subyek (9,23 %)
- Area jalur pedestrian sekitar jalan Kulitan = 7 subyek (10,76 %)
- Area jalur pedestrian jalan Petudungan – jalan Pusporagan = 7 subyek (10,76 %)

D. Segmen IV

- Area Utara jalur pedestrian jalan Bustaman = 6 subyek (9,23 %);
- Area sekitar pertigaan Taman Winangun = 7 subyek (10,76 %);
- Ujung utara jalan MT. Haryono dekat jalan Bubakan = 6 subyek (9,23 %)

Untuk memberi gambaran yang lebih jelas, lihat diagram 4.5 dan gambar 4.16

Berdasarkan hasil pengamatan melalui Place Centered Mapping, menunjukkan bahwa terdapat beberapa tempat yang diminati oleh pejalan kaki adalah :

- Area jalur pejalan kaki di depan Ruko Mataram pada Toko Onderdil Mobil Isuzu, Toko Mataram Indah Kertas, Toko Roti Swiss dan area parkir mobil Ruko tersebut.
- Area di sekitar ujung selatan jalan MT. Haryono di sisi timur dekat Toko Sumber Baru, juga pinggir jalan Yamaha Mataram Sakti Motor
- Jalur pejalan kaki di utara sekitar perempatan jalan Pringgading terutama sisi barat.
- Sisi Barat yaitu pertokoan sepanjang antara jalan Karang Loo sampai jalan Jagalan dan pertokoan dekat jalan Karang Kojo Utara
- Area pertigaan jalan Dago pada segmen III

Diantara tempat-tempat tersebut jalur pedestrian yang paling diminati adalah jalur pejalan kaki jalan Karang Loo sampai jalan Jagalan dan jalur pejalan kaki di sebelah utara perempatan jalan Pringgading, juga area Ruko Mataram sebelah timur.

Aktivitas dominan yang dilakukan pejalan kaki di ketiga tempat tersebut berjalan untuk mencari barang dan mendapat pelayanan jasa, berdiri menunggu angkutan kota serta hanya lewat dari satu tempat ke tempat yang dituju.

Disamping itu, berdasarkan data Place Centered Mapping, tercatat bahwa kepadatan yang ditimbulkan oleh PKL, parkir motor dan aktivitas pertokoan dapat mempengaruhi aktivitas pejalan kaki.

Dari pengamatan lapangan diatas, memang yang paling dominan adalah pejalan kaki yang melewati jalur lambat karena kondisi trotoir yang ada sudah tidak mampu menampung aktivitas pejalan kaki dan kebanyakan memilih jalur yang teduh terutama pada sisi barat dan beberapa titik di sisi timur, walaupun harus menyeberang dan sesuai dengan tujuan yang dituju baik toko atau arah tujuannya.

4.6.2 Data Person Centered Mapping

Teknik Person Centered Mapping menekankan pada pergerakan manusia pada periode waktu tertentu (Haryadi B. Setiawan, 1975), teknik tersebut berkaitan dengan tidak hanya satu tempat, tetapi dengan beberapa tempat. Dalam hal ini peneliti berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati.

Langkah yang dilakukan adalah :

- 1) Memilih sampel person dan sekelompok pejalan kaki yang sedang melakukan kegiatan di koridor jalan MT. Haryono.
- 2) Mengikuti aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki atau sekelompok pejalan kaki yang diamati.

Pengamatan dilakukan pada waktu saat peak hour yaitu pukul 11.00 -14.00 WIB.

Berdasarkan hasil pengamatan melalui Person Centered Mapping, diketahui bahwa arah gerakan pejalan kaki jalan MT. Haryono adalah :

- 1) Kedatangan pejalan kaki dari segmen I berasal dari jalan Kartini, Kampung Kali (dari arah selatan), jalan Pringgading, jalan Ligu Tengah, jalan

Ligu Utara dan jalan kecil lainnya di sisi timur dan barat jalan dari segmen II di utara.

2) Kedatangan pejalan kaki dari segmen II berasal dari jalan Karang Laban, jalan Jagalan, jalan Jagalan Timur, jalan Leduwi, dan jalan kecil lainnya di sisi timur dan barat jalan dari segmen III di utara dan segmen I di selatan.

3) Kedatangan pejalan kaki dari segmen III berasal dari jalan Sidorejo, jalan Dargo, jalan Kentangan, jalan Petudungan, dan jalan kecil lainnya di sisi timur dan barat jalan dari segmen IV di utara dan segmen II di selatan.

4) Kedatangan pejalan kaki dari segmen IV berasal dari jalan Bubakan, jalan Bustaman, jalan Petolongan, jalan Wot Prau, dan jalan kecil lainnya di sisi timur dan barat jalan dari Bundaran Bubakan di utara dan segmen III di selatan.

5) Alat transportasi yang digunakan yaitu angkutan kota, mobil pribadi, sepeda motor sepeda, becak dan jalan kaki.

Berdasarkan hasil pengamatan dengan metode Person Centered Mapping, menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki area Ruko Mataram dan area utara jalan Pringgading paling diminati oleh pejalan kaki dalam melakukan pergerakan (20%) yang berasal dari ujung jalan MT. Haryono dan area utara jalan Pringgading, jalan Ligu Tengah dan jalan Pringgading sendiri, baik menyeberang atau tidak ke jalur pejalan kaki sisi barat menuju fasilitas pelayanan jasa di jalan MT. Haryono baik ke segmen I atau segmen II.

Kecenderungan pergerakan pejalan kaki di tiap segmen dapat diungkap di bawah ini :

Pergerakan pejalan kaki dari ke pertokoan, dan fasilitas jasa di jalan MT. Haryono pada segmen I melalui jalur pejalan kaki (10,76%) dan melalui tepi jalan raya (13,85%). Pergerakan pejalan kaki melalui sisi timur jalan (20%) sisi barat (21,54%) dan jalur lambat (21,54%), menyeberang jalan (16,92%) dan masuk/keluar gang (3,07%).

Pergerakan pejalan kaki dari ke pertokoan, dan fasilitas jasa di jalan MT. Haryono pada segmen II melalui jalur pejalan kaki (10,76%) dan melalui tepi jalan raya (16,92%). Pergerakan pejalan kaki melalui sisi timur jalan (18,46%) sisi barat (21,54%) dan jalur lambat (30,77%), menyeberang jalan (21,54%) dan masuk/keluar gang (7,69%).

Pergerakan pejalan kaki dari ke pertokoan, dan fasilitas jasa di jalan MT. Haryono pada segmen III melalui jalur pejalan kaki (6,15%) dan melalui tepi jalan raya (10,76%). Pergerakan pejalan kaki melalui sisi timur jalan (9,23%) sisi barat (16,92%) dan jalur lambat (13,85%), menyeberang jalan (13,85%) dan masuk/keluar gang (9,23%).

Pergerakan pejalan kaki dari ke pertokoan, dan fasilitas jasa di jalan MT. Haryono pada segmen IV melalui jalur pejalan kaki (7,69%) dan melalui tepi jalan raya (4,62%). Pergerakan pejalan kaki melalui sisi timur jalan (9,23%) sisi barat (16,92%) dan jalur lambat (13,85%), menyeberang jalan (13,85%) dan masuk/keluar gang (9,23%). Pergerakan pejalan kaki dapat dilihat dalam diagram 4.6 dan gambar 4.17.

Berdasarkan pergerakan diatas timbulah kecenderungan – kecenderungan mendalam mengenai perilaku pejalan kaki yang ternyata sering dan menuju ke

tempat spesifik yang diminati pejalan kaki namun ada kecenderungan baru terhadap perilaku pejalan kaki yang lain dari koridor jalan lain yang ada di kota Semarang seperti jalan Agus Salim Johar, jalan Pandanaran dan Simpang Lima dan jalan lain pada pusat perdagangan terjadi perilaku pejalan kaki yang sangat spesifik yang terjadi segmen-segmen jalan MT. Haryono, seperti yang terungkap pada diagram 4.7.

Dari diagram diketahui bahwa pada segmen I dan II jalur pedestriannya sering dilewati dan diminati pejalan kaki yang lewat sebanyak = 7 subyek (10,76%), dari total segmen sebanyak = 23 subyek (35,38%), sangat sedikit jika dibandingkan lewat jalur lambat 49 subyek (75,38%), bahkan lebih sedikit dari yang melintas di pinggir jalan raya sebanyak = 31 subyek (47,69%), inilah kecenderungan yang menarik untuk diungkap lewat pengungkapan atribut dan properti serta penyebab apa yang mengakibatkan kecenderungan itu terjadi.

Dari diagram juga diketahui arah pejalan kaki yang menuju ke arah selatan sebanyak 15 subyek (23,08%) lebih banyak dari yang ke utara sebanyak 14 subyek (21,54%).

Pejalan kaki yang bertujuan untuk mencari barang di jalan MT. Haryono yang dominan adalah mencari barang onderdil/ variasi sebanyak 16 subyek (24,62%), diikuti oleh toko elektronik 8 subyek (12,31%) dan toko dengan usaha yang beraneka ragam dari apotik, toko makanan dan lain-lain yaitu 16 subyek (23,08%), namun keinginan tersebut didorong untuk keinginan melihat – lihat dahulu sebelum membeli yang dicari sebanyak 30 subyek (46,15%).

Aktivitas menunggu angkot berada di pinggir jalan raya dekat perempatan/pertigaan jalan terbanyak pada segmen III sebanyak 3 subyek (7,89%), tepatnya di pertigaan jalan Pederesan Kecil dekat Radio Gajahmada. Melintas di area yang teduh dominan di segmen I dan II terutama depan pertokoan dari penggal jalan Karang Geneng Utara sampai jalan Jagalan sebanyak 14 subyek (21,54%).

4.6.3 Data Wawancara dan Kuesioner

Setelah dilakukan pengamatan dan pencatatan yang direkam dalam sketsa peta responden, kemudian dilakukan komunikasi dengan responden dengan cara wawancara dan pengajuan pertanyaan (berdasar pertanyaan dalam kertas kuesioner) untuk mengetahui respon dan kecenderungan tempat-tempat yang diminati oleh responden dalam melakukan kegiatannya serta perilaku yang timbul tersebut agar dapat dikaji lebih mendalam, sehingga jalur pejalan kaki menjadi area yang lebih luas lagi menyangkut jalur lambat, jalan raya, gang, penggal jalan, toko dan lainnya untuk diperdalam lewat wawancara dari responden.

Berdasarkan hasil komunikasi dengan responden dari data pemetaan terdapat kecenderungan kegiatan yang dilakukan pejalan kaki, didorong oleh keinginan, sebagai berikut :

- Berjalan memilih jalur yang aman, teduh
- Berjalan untuk belanja dan memiringkan badan bila lewat tempat yang sesak atau ada penghalang
- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa, mencari barang atau hanya lewat menuju ke suatu tempat

- Menyeberang jalan
- Menoleh ke kiri dan kanan
- Berdiri menunggu angkutan kota
- Berdiri untuk mengeluarkan keinginan membaca
- Melintas pembatas jalan
- Berjalan sambil berbincang-bincang atau berbincang dengan pemilik / pegawai toko
- Memarkir kendaraan / mobil

Setelah melakukan komunikasi dengan 65 responden diperoleh data sebagai berikut :

a. Pejalan kaki memilih berjalan di jalur pejalan kaki (35,38%),

karena :

- Tidak panas sebanyak = 3 subyek
- Malas memindah parkir mobil = 10 subyek
- Tidak terserempet kendaraan sebanyak = 5 subyek
- Menuju fasilitas jasa dan toko / tujuan yang diinginkan = 6 subyek
- Mudah mencari toko / fasilitas jasa = 6 subyek
- Hanya lewat = 3 subyek

Pejalan kaki mempunyai pandangan selama melakukan aktivitas sebagai berikut :

- Melalui jalur pejalan kaki merasakan lebih aman dan teduh, walaupun harus berjalan berliku-liku antara parkir kendaraan, barang pertokoan, pejalan kaki dan PKL.



Gambar 4.18 Suasana Jalur Pedestrian yang Dilewati Pejalan Kaki

Sumber : Dokumen Pribadi dan Observasi Lapangan 2002

- Sesak, ruang untuk berjalan kaki terasa gerah dan sempit, namun tidak dipedulikan karena ingin secepatnya dapat mencapai toko dan mudah melihat barang yang akan dicari/melihat dari dekat lebih kelihatan jelas.
- Melihat barang mudah dekat toko melihat ke toko sebelum jalan lagi, jika barang sesuai masuk ke toko bertanya pegawai/pemilik toko.
- Kondisi trotoir agar lebih luas, bebas dari parkir, waraung PKL dan tidak terlalu tinggi dari jalur lambat, karena naik turun juga rusak.
- Dekat dari gang / tujuan yang ada / dekat dengan parkir motor dan mobilnya., kadang hanya sekedar lewat.

Secara mendasar jalur pejalan kaki yang sering dilewati adalah pada area depan travel dekat Bubakan = 4 subyek (6,15%), sisi timur di seberang Ruko Mataram = 4 subyek (6,15%), depan toko-toko dekat penggal jalan Kulitan = 4 subyek (6,15%).

b. Berjalan di jalur lambat (75,38%), karena :

- Lebih lapang, aman dan tidak terhalang jalan oleh PKL, parkir motor dan barang toko , sebanyak = 30 subyek
- Lebih teduh, sebanyak = 23 subyek

- Malas memindah mobil yang diparkir = 19 subyek
- Mencari jalan terdekat ke tempat yang diinginkan untuk lewat, sebanyak 15 subyek
- Tidak naik turun dan tidak rusak (pada jalur pedestrian), sehingga tidak merasa lelah = 17 subyek
- Mencari becak, sebanyak = 9 subyek
- Pandangan lebih lepas untuk mencari toko atau yang dituju = 8 subyek
- Dekat menuju mobil / motor yang diparkir = 20 subyek



Gambar 4.19 Jalur Lambat yang Dilewati Beberapa Pejalan Kaki

Sumber : Dokumen Pribadi dan Observasi Lapangan 2002

Pendapat yang diungkapkan oleh para pejalan kaki, sebagai berikut :

- Merasa kurang aman berjalan di sini karena banyak moto/becak/sepeda bahkan mobil yang lewat.
- Perjalanan harus terhalang parkir mobil dan motor sehingga terkadang harus mencari jalan lain kurang leluasa, adanya mobil yang parkir di pinggir jalan, merupakan, gangguan, terpaksa harus mencari celah antara mobil sebelum sampai ke jalur pejalan kaki.

- Untuk masuk ke jalur tersebut dari arah ujung timur rasanya enggan karena adanya PKL yang memenuhi jalur pejalan kaki tetapi karena ingin berjalan secara rileks tidak terganggu kendaraan, tetap memilih menggunakan jalur tersebut untuk mencapai tujuan.

Secara umum jalur lambat yang dominan dilewati pejalan kaki adalah jalur lambat segmen II yaitu 20 subyek (30,77%) yaitu semua responden lewat di sana, namun hampir semua responden melewati jalur lambat yaitu 75,38%.

c. **Memiringkan badan** (69,23%), karena :

- Menghindar motor / sepeda / becak lewat = 30 subyek
- Menghindari orang lain atau parkir mobil motor /becak /PKL= 49 subyek

Pendapat pejalan kaki adalah sebagai berikut :

- Perlunya tanda yang jelas mengenai sirkulasi dan arah motor, becak dan lainnya termasuk pengaturan parkir pinggir jalan raya.
- Takut terserempet dan terpaksa miring karena keadaan sesak dan area berjalannya terhalang oleh aktifitas yang ada terutama di perempatan/ujung penggal jalan.



Gambar 4.20 Anak Sekolah yang Memiringkan Badan Menghindar Becak (A) dan Parkir Mobil dan Motor Salah Satu Penyebabnya (B)

Sumber : Dokumen Pribadi dan Observasi Lapangan 2002

Tempat yang paling dominan terjadi yaitu jalur lambat dan pinggir jalan raya antara jalan Karang Saru dan sampai jalan Karang Loo = 12 subyek (18,46%).

d. **Menyeberang jalan ke sisi timur dan barat jalan MT. Haryono**
(64,62%), karena

- Menunggu naik angkot = 5 subyek
- Menuju ke toko/tujuan yang dituju = 20 subyek
- Kondisi jalur pedestrian dan jalur lambat ramai oleh parkir = 7 subyek
- Sisi seberang jalan lebih teduh = 12 subyek



Gambar 4.21 Beberapa Orang yang Menyeberang Jalan Raya
Sumber : Dokumen Pribadi dan Observasi Lapangan 2002

Pendapat pejalan kaki adalah sebagai berikut :

- Daerah di sisi timur panas, dan banyak parkir sehingga merasa kurang nyaman bagi mereka dan untuk menuju ke toko yang dituju sudah biasa melewati jalan tersebut untuk menyeberang jalan
- Untuk menunggu angkot harus menyeberang karena sirkulasi one way pada jalan MT. Haryono.

- Bagi yang menyeberang perempatan / pertigaan jalan merasa agak kesal karena harus agak lama mendapat kesempatan menyeberang, karenanya ramainya lalu lintas.

e. **Melintas pembatas jalan (35,38%), karena :**

- Menuju Parkir mobil / motor = 7 subyek
- Menuju Toko / Jalan baik menyeberang atau tidak yang dituju = 8 subyek
- Terhalang Parkir = 5 subyek
- Lebih teduh = 3 subyek

Kebanyakan pendapat mereka, ingin fleksibel lebih cepat karena jika tidak melintas terpaksa memutar lebih jauh dengan menyisir jalan raya.

f. **Menoleh kanan kiri, depan belakang (72,31%), karena :**

- Akan menyeberang jalan raya = 27 subyek
- Menunggu angkot = 5 subyek
- Mencari toko yang dituju termasuk barang yang ada di dalamnya = 12 subyek
- Bersiaga terhadap kendaraan yang akan lewat di jalur lambat = 24 subyek
- Mengajak bicara teman = 14 subyek

Perasaan dan pendapat saat menoleh kanan dan kiri, depan dan belakang :

- Menurut pejalan kaki, sebenarnya ada rasa khawatir melalui tepi jalan raya (takut keserempet kendaraan). Bagi yang berdua-an dan rombongan harus berjalan beriringan sambil sering menoleh ke arah jalan raya sebagai preventif agar tidak terserempet kendaraan. Hal ini dilakukan, agar dapat cepat sampai tujuan.

- Kenikmatan melihat dan mencari barang yang dicari dari pertokoan pada jalur jalan tersebut.
- Perasaan kesal dan khawatir selalu membayangi diri pejalan kaki, namun didorong ingin cepat sampai tujuan tetap dilakukan (jalan pintas)

g. Berjalan menyisir jalan raya (47,69%), karena :

- Menuju parkir mobil = 11 subyek
- Menuju / menyeberang ke arah seberang = 10 subyek
- Menghindar keramaian dan lebih aman daripada di jalur lambat = 3 subyek
- Menuju toko/tujuan yang dituju = 13 subyek
- Pandangan lebih lepas = 5 subyek.

Ungkapan yang dilontarkan pejalan kaki :

- Merasa khawatir karena bisa terserempet kendaraan dari arah selatan.
- Supaya lebih cepat sehingga harus menyisir pada jalan raya.
- Untuk beberapa sisi tampak nyaman karena teduh biarpun harus dilewati dengan menyeberang jalan.

h. Berjalan di sisi timur jalan MT. Haryono (58,46%), karena :

- Dekat ke arah yang dituju = 15 subyek
- Masuk ke toko yang dituju = 11 subyek
- Menuju ke parkir mobil = 7 subyek
- Lebih aman tidak terganggu motor yang lewat = 3 subyek

Ungkapan yang ada dari pejalan kaki :

- Kurang nyaman bagi pejalan kaki karena beberapa ruas jalan rusak dan tergenang air, juga panas, serta PKL dan kondisi jalur pedestrian yang terpotong-potong oleh gang-gang membuat cepat merasa lelah.
- Untuk yang berjalan di jalur lambat, merasa tidak enak dengan Toko di depan jalur pedestrian karena bagi kita area tersebut merupakan area toko walaupun hanya sebatas klise saja
- Merasa terganggu oleh parkir mobil yang menutup jalannya menuju ke sebuah toko, sehingga kadang harus menyisir jalan raya.

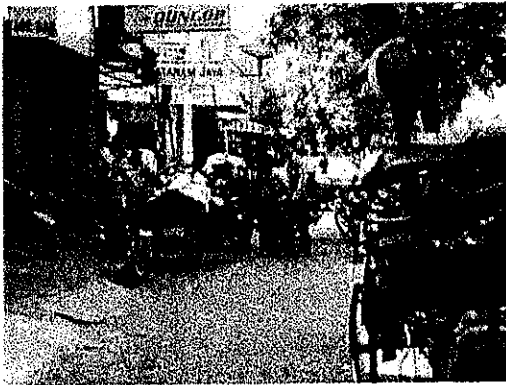
i. **Berjalan di sisi barat jalan MT. Haryono (72,31%), karena :**

- Lewat ke arah yang dituju = 20 subyek
- Masuk ke toko yang dituju = 17 subyek
- Menuju ke parkir mobil / motor = 12 subyek
- Teduh dari sinar matahari = 24 subyek

Ungkapan yang ada dari pejalan kaki :

- Nyaman, karena bayangan toko dan kerindangan pohon menyebabkan keteduhan saat berjalan
- Pada yang berjalan di jalur lambat lebih leluasa bergerak daripada berjalan di jalur pedestrian yang penuh dengan parkir motor, PKL, orang yang lewat dan lainnya , sehingga terasa sesak meskipun juga ada becak, parkir mobil dan motor atau moda lain yang lewat dengan resiko terserempet.
- Walaupun sesak terhalang, enjoy saja karena sudah terbiasa (tukang becak, tukang parkir yang sudah terbiasa di area tersebut) yang sesak dan penuh terutama di ujung gang atau persimpangan jalan.

- Merasa tidak enak dengan pemilik toko di depan jalur pedestrian karena bagi kita area tersebut merupakan area toko walaupun hanya sebatas klise saja, atau perasaan saja.
- Sering mengumpat karena jalannya tertutup parkir dan menghindar atau memiringkan badan pada saat hal tersebut terjadi.



Gambar 4.22 Suasana di Salah Satu Sudut Sisi Barat Jalan MT. Haryono
 Sumber : Dokumen Pribadi dan Observasi Lapangan 2002

- j. Berjalan menuju ke selatan (23,08%) , rute dominan yang dilalui pejalan kaki lewat jalur lambat = 14 subyek, sisi barat/timur jalan MT.

Haryono (sama) = 10 subyek, dengan menyeberang jalan karena :

- Teduh dan nyaman = 8 subyek
- Mencari - cari barang = 5 subyek
- Membelok ke gang = 3 subyek
- Lebih dekat dan cepat ke tujuan = 5 subyek
- Terganggu parkir / bongkar muat / PKL pada satu sisi baik barat/timur jalan = 4 subyek.
- Kebiasaan = 3 subyek

Pandangan pejalan kaki :

- Untuk yang berjalan di jalur lambat, merasa tidak enak dengan Toko di depan jalur pedestrian karena bagi kita area tersebut merupakan area toko walaupun hanya sebatas klise saja
 - Merasa terganggu oleh parkir mobil dan lainnya yang menutup jalannya menuju ke sebuah toko, sehingga kadang harus menyeberang jalan raya pindah ke sisi lain.
 - Merasa capek jika harus berjalan lebih jauh, dalam hal ini lebih dari 500 m.
- k. **Berjalan menuju ke utara (21,54%)** , rute dominan yang dilalui pejalan kaki lewat jalur lambat = 12 subyek, sisi barat jalan MT. Haryono = 11 subyek, dengan menyeberang jalan karena :
- Teduh dan nyaman = 10 subyek
 - Mencari - cari barang = 4 subyek
 - Membelok ke gang = 4 subyek
 - Lebih dekat dan cepat ke tujuan = 4 subyek
 - Terganggu parkir / bongkar muat / PKL pada satu sisi baik barat/timur jalan = 6 subyek
 - Kebiasaan = 4 subyek

Ungkapan yang ada pada pejalan kaki :

- Merasa terganggu dengan bongkar muat di area jalan Dargo, Kulitan dan sekitarnya.
- Harus hati – hati terhadap kendaraan yang lewat apalagi terhadap kendaraan yang sewaktu - waktu muncul dari gang karena juga terhalang oleh parkir mobil sehingga pandangan terbatas.



Gambar 4.23 Pejalan Kaki Menuju Ke Utara Terkadang Terganggu Salah Satu Dengan Bongkar Muat Barang

Sumber : Dokumen Pribadi dan Observasi Lapangan 2002

1. **Berdiri menunggu/turun dari angkutan kota , pada pinggir jalan**

(7,69%), karena :

- Mudah melihat datangnya angkutan kota, sebanyak = 3 subyek
- Menunggu lalu lintas akan menyeberang turun dari angkot, sebanyak = 2 subyek
- Teduh dekat pohon = 2 subyek

Menurut pejalan kaki yang sedang berdiri di tempat tersebut bahwa tempat tersebut strategis bagi orang yang akan melanjutkan perjalanan kadang angkot sering berhenti di tempat tersebut dan pandangan lepas dapat melihat kedatangan angkutan kota.

Pejalan kaki yang sedang berdiri di bawah pohon mengungkapkan:

- Bila kendaraan umum belum datang, berdiri di pinggir jalan untuk menghindari serempetan kendaraan dan setelah kendaraan umum datang, cepat-cepat turun ke tepi jalan raya supaya cepat naik kendaraan umum.
- Sebenarnya berdiri di tempat tersebut cukup capai, tidak ada tempat duduk, namun adanya pohon pendukung agak tertolong.



- Bagi yang menyeberang ke arah utara merasa agak kesal karena harus agak lama dan terkesan tidak sabaran mendapat kesempatan menyeberang, karenanya ramainya lalu lintas.

Gambar 4.24 Area di Depan Ruko Mataram Sering Dipakai Menunggu Angkutan Umum

Sumber : Dokumen Pribadi dan Observasi Lapangan 2002

- Terkadang pandangan tidak lepas karena parkir mobil di pinggir jalan yang menyebabkan angkutan umum susah mencari tempat strategis untuk berhenti oleh karena pejalan kaki sudah tahu tempat yang biasa angkutan akan berhenti.

m. Menuju ke fasilitas perdagangan dan jasa/pertokoan di pertokoan jalan Karang Geneng Utara sampai jalan Jagalan (paling dominan) dalam hal ini pada segmen II = 12 subyek (18,46%), karena :

- Sudah biasa beli pada pertokoan jalan tersebut = 8 subyek
- Barang lebih lengkap = 6 subyek
- Mencoba mencari di tempat lain tidak ada = 2 subyek
- Sudah terkenal di Semarang sebagai pusat onderdil / elektronik = 10 subyek

Ungkapan dari pejalan kaki membeli/mencari barang di penggal jalan ini

- Sebagian orang merasa puas karena kelengkapan barang yang dicari ada di disini walaupun terkadang habis atau tidak ada mereka tetap tetap tenang

dan karena barang masih bisa dicari di toko yang lain yang berada di area jalan tersebut.

- Kecenderungan untuk pembeli melakukan perpindahan ke toko lain yang dituju dengan berjalan daripada memindah mobil yang diparkir karena :
 1. Kesusahan dalam mencari parkir baru karena lalu lintas ramai dan penuh
 2. Kepuasan bagi mereka untuk mencari barang dari satu toko ke toko lain agar mendapat yang murah serta memuaskan
 3. Tidak bisa berpindah secara efisien ke banyak toko jika harus memindah mobil karena mesti membayar parkir lagi pindah tempat dan tidak efisien waktu.
- Untuk pengendara sepeda motor jika hampir sama dengan pengemudi mobil apalagi jika toko yang dituju mesti menyeberang jalan dan tida terlalu jauh tidak lebih dari 200 m.

Toko yang sering dikunjungi pada area ini adalah toko onderdil dan variasi sebanyak 4 subyek, yaitu *Toko Aneka Sakti Motor*, di selatan penggal jalan Jagalan, dari pejalan kaki yang lewat kebanyakan berjalan melewati jalur lambat yaitu = 5 subyek dalam hal ini ketika berpindah dari satu toko ke toko yang lain, kebanyakan juga toko yang dikunjungi ada di area sisi barat jalan sebanyak = 7 toko.

n. **Menuju/dari parkir mobil / motor, sebanyak (32,31%) karena :**

- Dari Toko = 14 subyek
- Akan ke Toko = 13 subyek

- Mencari barang = 12 subyek
- Pelayanan Jasa = 9 subyek
- Menunggu Teman = 7 subyek

Berdasarkan kondisi yang terjadi pada saat penelitian, kecenderungan pejalan kaki yang akan ke/dari toko memarkir di dekat toko di jalur lambat atau jalur pedestrian, atau tempat yang dituju walaupun nanti mesti berjalan berpindah tempat ke toko yang lain lagi, karena :

- Keamanan = 9 subyek
- Tidak capai berjalan = 17 subyek
- Disuruh tukang parkir untuk parkir = 2 subyek

Diungkap dari pejalan kaki bahwa :

- Ada perasaan takut karena kehilangan kendaraan jika tidak bisa selalu diawasi walaupun ada tukang parkir
- Seandainya jauh dari tempat yang dituju merasa kecapaian dan lelah
- Tidak peduli pada keadaan di sekitar karena disuruh tukang parkir, parkir di tempat tersebut walaupun mengganggu pejalan kaki yang lewat.



Gambar 4.25 Suasana Parkir Pengunjung Atau Pejalan Kaki di Depan Pertokoan

Sumber : Dokumen Pribadi dan Observasi Lapangan 2002

4.7 Temuan Penelitian

4.7.1 Temuan Berdasarkan Data Place Centered Mapping, Person Centered Mapping, Wawancara dan Kuisioner

Berdasarkan data **Place Centered Mapping** terlihat tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki, yaitu :

- Segmen I

- 1) Ujung selatan perempatan jalan MT. Haryono, jalan Kartini dan Kampung Kali
- 2) Area jalur pejalan kaki di area Ruko Mataram
- 3) Area jalur pejalan kaki pada perempatan jalan Pringgading, secara spesifik.
- 4) Area jalur pejalan kaki depan pertokoan jalan Ligu Utara sampai jalan Karang Geneng Utara

- Segmen II

- 1) Area jalur pejalan kaki jalan Karang Kojo Utara – jalan Karang Kebon Selatan
- 2) Area pertigaan ujung jalan Karang Saru
- 3) Area jalur pedestrian jalan Jagalan Timur – jalan Karang Loo
- 4) Area jalur pedestrian jalan Karang Loo – jalan Jagalan

- Segmen III

- 1) Area selatan jalur pedestrian jalan Kentangan
- 2) Area jalur pedestrian sekitar jalan Kulitan
- 3) Area jalur pedestrian jalan Petudungan – jalan Pusporagan

- Segmen IV

- 1) Area Utara jalur pedestrian jalan Bustaman
- 2) Area sekitar pertigaan Taman Winangun
- 3) Ujung utara jalan MT. Haryono dekat jalan Bubakan

Berdasarkan data **Place Centered Mapping** terlihat juga akumulasi kepadatan sehingga timbul kecenderungan kepadatan jalur pejalan kaki disebabkan oleh PKL, penarik becak, aktivitas pertokoan, parkir mobil/motor dan tukang parkir.

Berdasarkan data **Person Centered Mapping** dapat diketahui tentang :

- 1) Arah kedatangan pejalan kaki
- 2) Alat transportasi pejalan kaki
- 3) Pergerakan pejalan kaki
- 4) Perilaku pejalan kaki meliputi :
 - Menyeberangan jalan
 - Menghindar PKL, parkir mobil / motor, becak dan aktivitas toko
 - Berjalan di jalur pedestrian (baik sisi barat/timur Jl. MT. Haryono)
 - Berjalan di jalur lambat (baik sisi barat/timur jalan MT. Haryono)
 - Memiringkan badan
 - Melihat-lihat toko / barang di toko
 - Melintas pembatas jalan
 - Berbincang – bincang
 - Menoleh kanan / kiri, depan / belakang
 - Memarkir motor / mobil
 - Berjalan menyisir jalan raya

Berdasarkan data **Wawancara dan Kuesioner**, dapat diketahui

- 1) Kelengkapan dan kondisi fasilitas yang berada di jalan MT. Haryono dan jalur pejalan kaki sisi timur dan barat jalan MT. Haryono.
- 2) Ungkapan dan alasan serta data yang dilontarkan pejalan kaki sehingga timbul perilaku pejalan kaki, yaitu menyeberang jalan, menghindari PKL, parkir mobil / motor, becak dan aktivitas toko Berjalan di jalur pedestrian (baik sisi barat/timur jalan MT. Haryono), berjalan di jalur lambat (baik sisi barat/timur jalan MT. Haryono), memiringkan badan, melihat-lihat toko / barang di toko, melintas pembatas jalan, berbincang – bincang, menoleh kanan / kiri, depan / belakang, memarkir motor / mobil, berjalan menyisir jalan raya.

4.7.2 Temuan Kondisi Jalur Pejalan Kaki yang Diinginkan dan Atribut dan Properti dari Pejalan Kaki

- 1) Jalur pejalan kaki yang diinginkan berdasarkan pendekatan perilaku.
- 2) Atribut dan properti yang diinginkan oleh pejalan kaki.

Berdasarkan hasil temuan penelitian yang dilakukan di koridor jalan MT.

Haryono untuk setiap segmen adalah sebagai berikut :

Kebutuhan atribut dan properti

- Segmen I

- 1) Ujung selatan perempatan jalan MT. Haryono, jalan Kartini dan Kampung Kali sebagai berikut :

- Suasana ramai, panas, lalu lintas padat saat berjalan kaki sedang menunggu angkutan umum
- Ketinggian bangunan antara 6-8 m
- Dominasi aktivitas onderdil dan variasi motor / mobil
- Banyak orang menyeberang atau berjalan dari jalan Kartini dan Kampung Kali 5 m dari perempatan jalan tersebut.
- Tempat angkutan umum berhenti sesaat
- Pinggir Toko Yamaha Mataram Sakti Motor penuh sesak motor parkir sampai hampir 3 m dari toko
- Parkir mobil berjajar 2 baris (\pm 3 m di pinggir jalan raya)
- Menyisir jalur lambat dan pinggir jalan raya serta tempat teduh
- Parkir motor 7 buah di jalur pedestrian sisi selatan (2 m) depan toko Sumber Baru dan Merdeka Motor, juga PKL di sisi barat trotoir.
- Sifat ruang publik

Kecenderungan aktivitas pejalan kaki di tempat tersebut adalah naik turun angkutan umum, berdiri sambil menunggu angkutan umum, dan siap menyeberang, memiringkan badan, menoleh ke kanan dan ke kiri menyisir jalan raya dari atau menuju ke utara, yang berasal dari jalan Kartini dan Kampung Kali.

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki adalah

- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Kenyamanan fisik</i> |
| - <i>Visibilitas</i> | - <i>Kesesakan</i> |
| - <i>Kenyamanan sensory</i> | - <i>Keamanan</i> |

(lihat diagram 4.8)

2) Jalur pejalan kaki di area Ruko Mataram (lihat diagram 4.9), mempunyai kondisi sebagai berikut :

Kondisi jalur pejalan kaki di tempat tersebut adalah sebagai berikut :

- Suasana cukup ramai di area Ruko Mataram
- Beberapa pohon rindang (diameter \pm 6 m, tinggi 3 m) jarak antar pohon 3-5 m dan teduh di sisi timur, ketinggian bangunan antara 6-10 m
- Permukaan jalur pejalan kaki di depan lebar \pm 6 m, miring \pm 10 °, dimana menempati sebagian dimensi jalur pejalan kaki, juga parkir motor dan mobil walaupun ada kantung parkir
- Dominasi aktivitas campuran
- PKL ada di sisi timur jalan pada jalur pedestrian
- Pohon kurang rindang di sisi barat

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan agak cepat dan memilih ruang gerak di sela mobil parkir, pohon dan permukaan miring.
- Menoleh kanan kiri pada jalan raya dan angkutan umum
- Berjalan untuk barang di toko dan fasilitas pelayanan jasa
- Berjalan naik turun jalur pejalan kaki (2m) atau diselingi dengan berjalan di tepi jalan raya juga berjalan di jalur lambat
- Menyeberang jalan raya dan naik angkutan umum
- Sifat ruang publik

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki, yaitu :

- *Aksesibilitas*
- *Keamanan*
- *Visibilitas*
- *Kenyamanan sensory*
- *Kesesakan*

3) Area di sekitar perempatan jalan Pringgading

Kondisi sepanjang jalur pejalan kaki area di sekitar perempatan jalan Pringgading (lihat diagram 4.10) adalah sebagai berikut :

- Permukaan jalur pejalan kaki (2 ,5 m) banyak yang digunakan untuk parkir motor dari toko onderdil Ratu Motor sampai depan toko elektronik Sonny di sana juga tempat meletakkan barang
- Pejalan kaki keluar masuk toko jarak 4 m, jalan ke jalur lambat (3,5 m) berpapasan orang jarak 0,5 m.
- Lumayan ramai pada sisi barat sebelah utara jalan Pringgading
- Sebagian terputus oleh adanya motor parkir tadi yang memenuhi jalur pejalan kaki, mobil di sisi barat parkir di jalan raya, di timur di jalur lambat
- Beberapa pohon rindang (diameter \pm 6 m, tinggi 3 m) jarak antar pohon 3-5 m dan teduh di sisi barat, ketinggian bangunan antara 6-8 m
- Dominasi aktivitas campuran
- Parkir di pinggir jalan raya sisi barat jalan MT. Haryono, 4 mobil
- Sifat ruang publik

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Turun ke jalur lambat untuk menghindari parkir motor menuju ke utara/selatan

- Berjalan hati-hati dan menyeberang jalan (16,5 m), menoleh kanan dan kiri, menuju ke utara.
- Menuju parkir melintas pembatas jalan (70 cm, tinggi 30 cm)
- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa / cari barang
- Berjalan naik – turun
- Lewat area yang teduh
- Berdiri tengak-tengok untuk persiapan menyeberang

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| - <i>Kenyamanan fisik</i> | - <i>Keamanan</i> |
| - <i>Kenyamanan sensory</i> | - <i>Kesesakan</i> |
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |

4) Area jalur pedestrian antara jalan Ligu Utara sampai Karang Geneng Utara
Kondisi sepanjang jalur pejalan kaki area di antara jalan Ligu Utara sampai Karang Geneng Utara (lihat diagram 4.11), adalah sebagai berikut :

- Permukaan jalur pejalan kaki (2,5 m) banyak yang digunakan untuk parkir motor baik sisi barat maupun sisi timur seperti pada toko Jaya Abadi Motor.
- Dominasi aktivitas onderdil dan variasi motor / mobil dan elektronika
- Pejalan kaki keluar masuk toko menyeberang jalan Ligu Utara 4 m, jalan ke jalur lambat (3,5 m) berpapasan orang jarak 0,5 – 1 m.
- Parkir mobil di sisi barat parkir di jalan raya, di timur di jalur lambat.

- Beberapa pohon rindang (diameter \pm 6 m, tinggi 3 m) jarak antar pohon 3-5 m dan teduh di sisi barat juga karena bayangan bangunan toko, sisi timur panas pohon kering, ketinggian bangunan antara 6-8 m
- Parkir di pinggir jalan raya sisi barat jalan MT. Haryono 13 mobil
- Jalur lambat dan jalur pedestrian tidak terlalu ramai
- Sifat ruang publik

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan sambil miringkan badan untuk menghindari parkir motor menuju ke utara/selatan
- Berjalan hati-hati dan menyeberang jalan (16,5 m), menoleh kanan dan kiri, menuju ke utara.
- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat toko
- Menyisir jalan \pm 50 m, menyeberang jalan berdiri dekat pohon teduh
- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa / cari barang
- Berjalan naik – turun
- Berjalan keluar masuk gang atau jalan
- Lewat area yang teduh
- Berdiri tengak-tengok untuk persiapan menyeberang

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

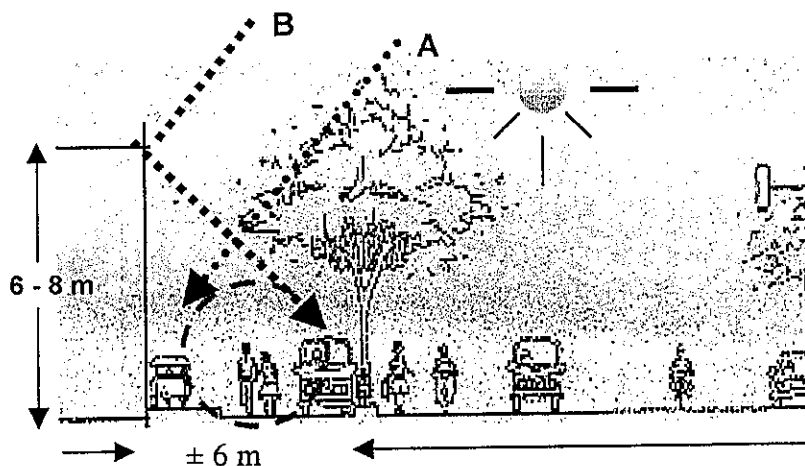
- *Kenyamanan sensory*
- *Aksesibilitas*
- *Kesesakan*
- *Keamanan*

- Segmen II

- 1) Jalur pedestrian pada area antara jalan Karang Kojo Utara – jalan Karang Kebon Selatan

Kondisi Jalur pedestrian pada area antara jalan Karang Kojo Utara – jalan Karang Kebon Selatan (lihat diagram 4.12), adalah sebagai berikut :

- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKL, tukang parkir, pegawai toko dan lain – lain
- Dominasi aktivitas onderdil dan variasi motor / mobil dan elektronika
- Teduh oleh pohon pelindung (diameter ± 6 m, tinggi 3 m) terutama di sisi barat, dan ketinggian bangunan antara 6-8 m (lihat gambar 4.26).



Gambar 4.26
Ketinggian Bangunan
(B) dan Pohon (A)
yang Mempengaruhi
Kenyamanan Sensory
Pejalan Kaki

Sumber : Dokumen
Pribadi dan Observasi
Lapangan 2002

- Sebagai tempat transit sebelum menyeberang atau meneruskan ke segmen lain
- Parkir mobil penuh di pinggir jalan
- Permukaan jalur pejalan kaki (2,5 m) banyak yang digunakan untuk parkir motor baik sisi barat maupun sisi timur
- Pejalan kaki keluar masuk toko menyeberang jalan 4 m, jalan ke jalur

lambat (3,5 m) berpapasan orang jarak 1 – 2 m.

- Lalu lintas ramai, terdapat 2 perempatan jalan yaitu perempatan jalan Karang Geneng Utara dan Karang Laban
- Jalur pedestrian naik turun karena gang memotong jalur pedestrian
- Sifat ruang publik

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan sambil miringkan badan ketika menyisir jalan raya dan berpapasan orang baik menuju ke utara/selatan
- Berjalan hati-hati dan menyeberang jalan (16,5 m) yang padat perempatan jalan Karang Geneng Utara, menoleh kanan dan kiri, menuju ke utara.
- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat toko
- Menyisir jalan \pm 50-100 m, menyeberang jalan berdiri dekat pohon teduh
- Melintas di pembatas jalan
- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa / cari barang
- Berjalan naik – turun
- Berjalan keluar masuk gang atau jalan
- Lewat area yang teduh
- Berdiri tengak-tengok untuk persiapan menyeberang

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

- | | |
|---------------------------|-----------------------------|
| - <i>Kenyamanan fisik</i> | - <i>Kenyamanan sensory</i> |
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |
| - <i>Keamanan</i> | - <i>Kenyamanan fisik</i> |

- *Kesesakan*

2) Jalur pejalan kaki di area sekitar pertigaan Karang Saru

Kondisi jalur pejalan kaki di area sekitar pertigaan Karang Saru (lihat diagram 4.13) adalah sebagai berikut :

- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKL, tukang parkir, pegawai toko dan lain – lain, hanya tidak terlalu padat
- Teduh oleh pohon pelindung (diameter \pm 6 m, tinggi 3 m) terutama di sisi barat, juga bangunan dengan ketinggian antara 6-8 m
- Dominasi aktivitas onderdil dan variasi motor / mobil dan elektronika
- Sebagai tempat transit sebelum menyeberang atau meneruskan ke segmen lain
- Parkir mobil penuh di pinggir jalan, jarak antar mobil 30-50 cm, jumlah 13 mobil
- Permukaan jalur pejalan kaki (2 - 2,5 m), banyak yang digunakan untuk parkir motor baik sisi barat maupun sisi timur, depan Toko Ban Good Year untuk meletakkan barang
- Pejalan kaki keluar masuk toko menyeberang jalan, jalan ke jalur lambat (3,5 m) berpapasan orang jarak \pm 1 m.
- Lalu lintas ramai, terdapat 2 penggal jalan yaitu jalan Karang Saru itu sendiri sisi barat, dan gang kecil sisi timur
- Jalur pedestrian naik turun karena gang memotong jalur pedestrian
- Sifat ruang publik

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan santai menelusuri jalur pejalan kaki atau jalur lambat sebelah barat, tergesa-gesa berjalan di sisi timur
 - Berjalan untuk urusan pelayanan jasa, mencari barang yaitu toko elektronika Total atau masuk ke gang
 - Berjalan sambil memiringkan badan ketika menyisir jalan raya menuju parkir mobil jarak 50 m, takut terserempet
 - Mengindari parkir motor pada jalur pedestrian pada sisi timur, parkir mobil di jalur lambat pada sisi ini
 - Lalu lintas tidak terlalu ramai
 - Berjalan hati-hati dan menyeberang jalan (16,5 m) yang padat pertigaan jalan Karang Saru, menoleh kanan dan kiri, menuju ke timur., dominasi pergerakan ke selatan
 - Memarkir mobil di pinggir jalan dekat toko dan teduh
 - Berjalan naik – turun jalur pedestrian dan jalur lambat
 - Berjalan keluar masuk gang atau jalan
 - Lewat area yang teduh sisi barat
 - Berdiri tengak-tengok untuk persiapan menyeberang
- Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki
- | | |
|---------------------------|-----------------------------|
| - <i>Kenyamanan fisik</i> | - <i>Kenyamanan sensory</i> |
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |
| - <i>Keamanan</i> | |

- *Kesesakan*

3) Jalur pejalan kaki di area antara jalan Jagalan Timur sampai jalan Karang Loo

Kondisi jalur pejalan kaki di area sekitar jalan Jagalan Timur sampai jalan Karang Loo (lihat diagram 4.14) adalah sebagai berikut :

- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKL, tukang parkir, pegawai toko dan lain – lain, terpusat pada pertigaan jalan Jagalan Timur
- Dominasi aktivitas onderdil dan variasi motor / mobil dan elektronika
- Lalu lintas tidak terlalu ramai
- Teduh oleh pohon pelindung (diameter \pm 6 m, tinggi 3 m) terutama di sisi barat, juga bangunan dengan ketinggian antara 6-10 m
- Sebagai tempat transit sebelum menyeberang atau meneruskan ke segmen lain
- Parkir mobil penuh di pinggir jalan, jarak antar mobil 30-50 cm, jumlah 19 mobil, beberapa tukang kunci mangkal disini
- Permukaan jalur pejalan kaki (2 - 2,5 m), untuk BCA sampai \pm 3,5 m, banyak untuk parkir motor baik sisi barat maupun sisi timur, depan toko 325 ada warung tenda PKL di jalur pedestrian
- Pejalan kaki keluar masuk toko menyeberang jalan, jalan ke jalur lambat (3,5 m) berpapasan orang jarak 1 – 2 m
- Aktivitas keluar masuk toko cukup ramai
- Jalur pedestrian naik turun
- Sifat ruang publik

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa / mencari barang yaitu toko elektronik Sinar Surya, toko Sukawi Jaya dan toko elektronik Sharp/Polytron atau masuk ke gang/jalan
- Berjalan sambil miringkan badan ketika menyisir jalan raya menuju parkir mobil jarak 10 m, takut terserempet.
- Menghindari parkir motor pada jalur pedestrian dan parkir mobil di jalur pada sisi timur, barat menghindar PKL
- Berjalan hati-hati di jalur lambat dan menyeberang jalan (16,5 m) yang padat pertigaan jalan Jagalan Timur, berhenti menoleh kanan dan kiri
- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat toko dan teduh
- Berjalan naik – turun jalur pedestrian dan jalur lambat
- Lewat area yang teduh sisi barat
- Berjalan menyisir jalan raya di selatan \pm 10 m

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki

- | | |
|---------------------------|-----------------------------|
| - <i>Kenyamanan fisik</i> | - <i>Kenyamanan sensory</i> |
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |
| - <i>Kesesakan</i> | |
| - <i>Keamanan</i> | |

4) Jalur pejalan kaki di area jalan Karang Loo sampai jalan Jagalan

Kondisi jalur pejalan kaki di area sekitar jalan Karang Loo sampai jalan Jagalan (lihat diagram 4.15) adalah sebagai berikut :

- Kondisi sangat ramai terutama di dekat penggal jalan Jagalan
- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKL, tukang parkir, pegawai toko dan lain – lain
- Teduh oleh pohon pelindung (diameter \pm 6 m, tinggi 3 m) di sisi barat, juga bangunan dengan ketinggian antara 6-8 m
- Sebagai tempat transit sebelum menyeberang atau meneruskan ke segmen lain
- Parkir mobil penuh di pinggir jalan sisi barat, jarak antar mobil 30-50 cm, jumlah 19 mobil
- Permukaan jalur pejalan kaki (2 - 2,5 m) , banyak untuk parkir motor baik sisi barat maupun sisi timur, area selatan jalan Jagalan ada beberapa PKL
- Pejalan kaki keluar masuk toko menyeberang jalan, jalan ke jalur lambat (3,5 m) berpapasan orang jarak 0,5 – 1 m.
- Aktivitas keluar masuk toko cukup ramai, seperti toko Mataram Jaya, Onderdil Mataram Sakti Motor, toko Jamu Dewi
- Lalu lintas ramai, terdapat 2 penggal jalan yaitu jalan Jagalan sendiri sisi barat, dan sisi timur jalan Karang Loo
- Dominasi aktivitas onderdil dan variasi motor / mobil dan elektronik
- Pinggir banyak warung tenda PKL
- Jalur pedestrian naik turun
- Sifat ruang publik

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa / mencari barang yaitu toko seperti toko Mataram Jaya, Onderdil Mataram Sakti Motor, toko Jamu Dewi atau masuk ke gang/jalan
- Berjalan sambil miringkan badan ketika menyalir jalan raya ke selatan / utara jarak 30 – 50 m, takut terserempet
- Menghindari parkir motor, becak, PKL, motor lewat pada jalur pedestrian dan jalur lambat dan parkir mobil di jalur pada sisi timur
- Berjalan hati-hati di jalur lambat dan menyeberang jalan (16,5 m) yang padat pertigaan jalan Jagalan Timur, berhenti menoleh kanan dan kiri
- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat toko dan teduh
- Berjalan naik – turun jalur pedestrian dan jalur lambat
- Lewat area yang teduh sisi barat
- Berjalan menyalir jalan raya di selatan \pm 10 m

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki

- | | |
|---------------------------|-----------------------------|
| - <i>Kenyamanan fisik</i> | - <i>Kenyamanan sensory</i> |
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |
| - <i>Kesesakan</i> | - <i>Keamanan</i> |

- **Segmen III**

1) Area sekitar jalan Kentangan

Kondisi Area sekitar jalan Kentangan (lihat diagram 4.16) sebagai berikut :

- Suasana tidak terlalu ramai, hanya pada sisi selatan yang masih ramai pada toko-toko Onderdil motor dan timur dekat pertigaan jalan Sidorejo

- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKL, tukang parkir, pegawai toko dan lain – lain



Gambar 4.27 Suasana Pejalan Kaki di Depan Pertokoan Area Jalan Kentangan
Sumber : Dokumen Pribadi dan Observasi Lapangan 2002

- Permukaan jalur pejalan kaki (2 m) antara jalur pedestrian dan jalur lambat ada yang rata ketinggiannya misalnya pada depan toko Kao, banyak untuk parkir motor baik sisi barat maupun sisi timur
- Sebagai tempat transit sebelum meneruskan ke segmen lain
- Parkir mobil tidak penuh di pinggir jalan sisi barat, jarak antar mobil ± 2 m, jumlah 6 mobil, beberapa tukang kunci mangkal disini
- Teduh oleh pohon pelindung sisi barat sebelah selatan (diameter ± 6 m, tinggi 3 m), bangunan dengan ketinggian antara 6-8 m
- Dominasi aktivitas onderdil dan variasi motor / mobil
- Permukaan jalur pejalan kaki tidak rata dan rusak.
- Sifat ruang publik

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa / mencari barang yaitu toko seperti toko-toko Onderdil motor
- Berjalan sambil miringkan badan ketika menyisir jalan raya ke selatan / utara jarak 30 – 50 m, takut terserempet
- Menghindari parkir motor, motor lewat pada jalur pedestrian dan jalur lambat dan parkir mobil di jalur pada sisi timur
- Berjalan hati-hati di jalur lambat dan menyeberang jalan (16,5 m) yang padat pertigaan jalan Sidorejo, berhenti menoleh kanan dan kiri
- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat toko
- Melintas pembatas jalan (tinggi 30 cm, lebar 70 cm)
- Berjalan ke / dari jalur pedestrian dan jalur lambat
- Lewat area yang teduh sisi barat bagian selatan
- Berjalan menyisir jalan raya di selatan \pm 30 m

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki

- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| - <i>Kenyamanan sensory</i> | - <i>Keamanan</i> |
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |
| - <i>Kesesakan</i> | |

2). Area sekitar jalan Kulitan

Kondisi Area sekitar jalan Kulitan (lihat diagram 4.17) adalah sebagai berikut :

- Suasana tidak terlalu ramai
- Dominasi aktivitas pelayanan pengiriman barang dan travel
- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKL, tukang parkir, pegawai toko dan lain – lain

- Tidak terlalu teduh oleh pohon pelindung sisi timur (diameter \pm 6 m, tinggi 3 m), ketinggian bangunan antara 6-8 m
- Sebagai tempat transit sebelum menyeberang atau meneruskan ke segmen lain
- Parkir mobil tidak penuh di pinggir jalan sisi barat, jarak antar mobil \pm 2 m, beberapa tukang kunci mangkal disini
- Permukaan jalur pejalan kaki (2 m), antara jalur pedestrian dan jalur lambat ada yang rata ketinggiannya misalnya pada depan toko Kao, banyak untuk parkir motor baik sisi barat maupun sisi timur
- Pejalan kaki mencari barang yang letaknya berseberangan jalan dan butuh cepat (jarak \pm 20 m)
- Permukaan jalur pejalan kaki tidak rata dan rusak.
- Sifat ruang publik

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa / mencari barang yaitu toko seperti toko-toko Mataram Accu, Prima Abadi, Antena Parabola, Elsbinta, Sumber Motor tergesa - gesa
- Menghindari parkir motor, motor lewat pada jalur pedestrian dan jalur lambat dan parkir mobil di jalur pada sisi timur
- Berjalan hati-hati di jalur lambat (3,5 m) dan menyeberang jalan (16,5 m) yang padat pertigaan jalan depan area pertokoan tersebut, berhenti menoleh kanan dan kiri.

- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat toko (± 10 m) , butuh cepat
- Melintas pembatas jalan (tinggi 30 cm, lebar 70cm)
- Berjalan ke / dari jalur pedestrian dan jalur lambat
- Lewat area yang teduh sisi barat bagian selatan

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki

- | | |
|---------------------------|----------------------|
| - <i>Kenyamanan fisik</i> | - <i>Keamanan</i> |
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |

3) Area sekitar jalan Petudungan sampai jalan Pusporagan

Kondisi Area sekitar jalan Petudungan sampai jalan Pusporagan (lihat diagram 4.18) adalah :

- Suasana tidak terlalu ramai
- Dominasi aktivitas pelayanan jasa campuran
- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKL, tukang parkir, pegawai toko dan lain – lain
- Teduh oleh pohon pelindung sisi barat (diameter ± 6 m, tinggi 3 m), bangunan dengan ketinggian antara 6-8 m
- Sebagai tempat transit sebelum menyeberang atau meneruskan ke segmen lain
- Parkir mobil tidak penuh di pinggir jalan sisi barat, jarak antar mobil ± 2 m,
- Permukaan jalur pejalan kaki (2 m) antara jalur pedestrian dan jalur lambat ada yang rata ketinggian banyak untuk parkir motor baik sisi barat maupun sisi timur, terutama untuk pegawai toko
- Permukaan jalur pejalan kaki tidak rata dan rusak.

- Banyak gang dan perjalanan menjadi terpotong-potong pada jalur pejalan kaki menjadi turun naik.
- Sifat ruang publik

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan untuk urusan mencari barang yaitu toko seperti toko Tunjungan
- Berjalan sambil miringkan badan ketika menyisir jalan raya ke selatan jarak 30 – 50 m, takut terserempet
- Menyeberang jalan, jalan ke jalur lambat (3,5 m)
- Menghindari parkir motor, motor lewat pada jalur pedestrian dan jalur lambat dan parkir mobil di jalur pada sisi timur
- Berjalan hati-hati di jalur lambat dan menyeberang jalan (16,5 m) yang padat pertigaan jalan Pederesan Kecil, berhenti menoleh kanan dan kiri
- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat toko (± 10 m)
- Melintas pembatas jalan (tinggi 30 cm, lebar 70cm)
- Berjalan ke / dari jalur pedestrian dan jalur lambat
- Lewat area yang teduh sisi barat bagian selatan
- Berjalan menyisir jalan raya di selatan ± 30 m

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki

- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| - <i>Kenyamanan sensory</i> | - <i>Keamanan</i> |
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |
| - <i>Kenyamanan fisik</i> | |

- **Segmen IV**

1) Jalur pejalan kaki di area utara jalan Bustaman

Kondisi jalur pejalan kaki area utara jalan Bustaman (lihat diagram 4.19), yaitu :

- Suasana tidak terlalu ramai
- Dominasi aktivitas pelayanan jasa campuran
- Jalur pejalan kaki dimensinya 2 m
- Permukaan jalur pejalan kaki tidak rata dan rusak.
- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKL, tukang parkir, pegawai toko dan lain – lain
- Teduh oleh pohon pelindung sisi barat (diameter \pm 6 m, tinggi 3 m), bangunan dengan ketinggian antara 6-8 m
- Sebagai tempat transit sebelum meneruskan ke segmen lain
- Parkir mobil tidak penuh di pinggir jalan sisi barat, jarak antar mobil \pm 2 m,
- Permukaan jalur pejalan kaki tidak rata (2m) dan rusak.
- Banyak gang dan perjalanan menjadi terpotong-potong pada jalur pejalan kaki menjadi turun naik.
- Sifat ruang publik

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan untuk urusan mencari barang yaitu toko seperti toko Fajar dan Cahaya
- Berjalan sambil miringkan badan ketika menyisir jalan raya ke selatan jarak 30 – 50 m, takut terserempet

- Menyeberang jalan, jalan ke jalur lambat (3,5 m)
- Menghindari parkir motor, motor lewat pada jalur pedestrian dan jalur lambat dan parkir mobil di jalur pada sisi timur
- Berjalan hati-hati di jalur lambat dan menyeberang jalan (16,5 m) pada pertigaan jalan Wot Prau, berhenti menoleh kanan dan kiri
- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat toko (± 10 m)
- Melintas pembatas jalan (tinggi 30 cm, lebar 70cm)
- Berjalan ke / dari jalur pedestrian dan jalur lambat
- Berjalan menyisir jalan raya di selatan ± 5 m

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki

- *Kenyamanan sensory* - *Keamanan* - *Kenyamanan fisik*
- *Aksesibilitas* - *Visibilitas*

2) Jalur pejalan kaki di area Taman Winangun

Kondisi jalur pejalan kaki di area Taman Winangun (lihat diagram 4.20), yaitu :

- Relatif tidak terlalu ramai
- Permukaan jalur pejalan kaki relatif rata, beberapa ada yang mengalami rusak (2–2,5 m)
- Dominasi aktivitas pelayanan campuran
- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKL, tukang parkir, pegawai toko dan lain – lain
- Sedikit panas walaupun ada pohon pelindung sisi barat (diameter ± 6 m, tinggi 3 m), bangunan dengan ketinggian antara 6-8 m
- Sebagai tempat transit sebelum meneruskan ke segmen lain.

- Berjalan hati-hati di jalur lambat dan menyeberang jalan (16,5 m) pada pertigaan jalan Bubakan, berhenti menoleh kanan dan kiri
- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat agen ($\pm 5-10$ m)
- Melintas pembatas jalan (tinggi 30 cm, lebar 70cm)
- Berjalan ke / dari jalur pedestrian dan jalur lambat
- Berjalan menyusir jalan raya di Bubakan ± 10 m

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki

- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| - <i>Kenyamanan sensory</i> | - <i>Keamanan</i> |
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |
| - <i>Kenyamanan fisik</i> | - <i>Kesesakan</i> |

Dari uraian di atas, dapat diketahui atribut pejalan kaki sepanjang jalan MT.

Haryono Semarang, sebagai berikut :

- a) *Aksesibilitas*
- b) *Kenyamanan fisik*
- c) *Kenyamanan sensory*
- d) *Keamanan*
- e) *Kesesakan*
- f) *Visibilitas*

Properti, yang mendukung atribut meliputi :

- a) Aksesibilitas yaitu :
 - Adanya tempat pemberhentian kendaraan umum yang mudah dicapai.
 - Pejalan kaki dapat memilih jalur pejalan kaki yang diinginkan.
 - Pejalan kaki dapat mudah menuju tempat belanja dan pelayanan jasa.

- Pejalan kaki cepat memilih jalur sirkulasi yang dikehendaki.
- Pejalan kaki tidak terhalang dalam perjalanannya, tidak terhalang PKL, pembatas jalan , parkir dan aktivitas toko.
- b) Kenyamanan fisik
 - Tidak naik turun oleh adanya gang, toko dan penggal jalan
 - Dimensi jalur pejalan kaki cukup untuk berjalan sendiri atau paling tidak untuk bertiga.
 - Terdapat tempat istirahat, menunggu angkutan.
- c) Kenyamanan sensory
 - Teduh dan tidak terkena sinar matahari secara langsung
- d) Keamanan
 - Tidak terserempet kendaraan.
 - Tidak menabrak mobil/motor/becak/ parkir dan barang toko
- e) Kesesakan
 - Jalur pejalan kaki dipenuhi PKL
 - Lapang, tidak terhalang parkir mobil/motor/becak dan lainnya
- f) Visibilitas
 - Pandangan bebas tidak terhalang oleh sesuatu, saat menyeberang, berjalan dan mencari barang

Dalam kondisi yang sedemikian, pada jalur pedestrian jalan MT. Haryono, perilaku pejalan kaki yang memiliki atribut *keamanan* adalah pada saat pejalan kaki memiringkan badan, menghindari parkir kendaraan serta barang toko, menyisir jalan tidak terserempet jalur lambat, jalan raya, menghindari barang pada

toko, menghindari jalur pedestrian yang rusak, berjalan berhati-hati pada penggal jalan atau gang dan saat akan menyeberang pada segmen I - IV. Atribut tersebut lebih diutamakan dari pada attribute lainnya, misalnya aksesibilitas, kenyamanan fisik, kenyamanan sensory, visibilitas, dan kesesakan.

4.7.3 Temuan Penelitian Berkaitan Dengan Atribut dan Properti Dari PKL, Penarik Becak, Pengemudi Kendaraan / Angkutan, Pemilik Toko

Temuan penelitian berkaitan dengan attribute dan properti dari PKL, penarik becak, pengemudi kendaraan dan pelayan / pemilik toko, adalah :

- 1) Area jalur Pejalan Kaki Segmen I, jalan Perempatan jalan Kartini - jalan Karang Geneng Utara

Kecenderungan aktivitas yang dilakukan sebagai berikut :

- PKL terhindar dari sinar matahari dan memiliki kemudahan mendapatkan calon pembeli.
- Penarik becak terhindar dari sinar matahari dan memiliki kemudahan mendapatkan calon penumpang serta pandangan yang luas melihat penumpang
- Pemilik toko mendapatkan kemudahan untuk mendapatkan pembeli dan kemudahan untuk pencapaian agar pembeli masuk
- Pengemudi kendaraan pribadi kemudahan parkir di tepi jalan dan kendaraan aman terhadap serempetan kendaraan lain.
- Pengendara kendaraan bermotor memiliki kemudahan parkir di toko yang ada.

- Pengemudi Angkutan memiliki kemudahan mendapatkan calon penumpang

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pelaku kegiatan tersebut adalah:

- *Kenyamanan sensory*
- *Aksesibilitas*
- *Keamanan*
- *Kontrol*

2) Area Jalur Pejalan Kaki Segmen II Penggal Jalan Kampung Karang Geneng Utara sampai Perempatan Jalan Sidorejo

Kecenderungan aktivitas yang dilakukan sebagai berikut :

- PKL terhindar dari sinar matahari dan memiliki kemudahan mendapatkan calon pembeli.
- Pengemudi kendaraan pribadi memiliki kemudahan parkir di tepi jalan dan kendaraan aman dari serempetan kendaraan lain.
- Pengendara sepeda motor memiliki kemudahan parkir kendaraannya dan aman terhadap gangguan dan lewat dari jalur lambat tidak terhalang.
- Pemilik toko mendapatkan kemudahan untuk mendapatkan pembeli dan kemudahan untuk pencapaian agar pembeli datang.
- Penarik becak terhindar dari sinar matahari dan memiliki kemudahan mendapatkan calon penumpang serta pandangan yang luas melihat penumpang
- Pengemudi kendaraan umum mempunyai kemudahan menurunkan dan menaikkan penumpang karena parkir mobil di pinggir jalan dan pandangan yang cukup luas untuk melihat penumpang

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pelaku kegiatan adalah :

- *Kenyamanan sensory*
- *Kemudahan*
- *Aksesibilitas*
- *Visibilitas*
- *Kontrol*

3) Area Jalur Pejalan Kaki Segmen III Penggal Jalan Sidorejo sampai Pertigaan Jalan Kampung Bustaman

Kecenderungan aktivitas yang dilakukan sebagai berikut :

- PKL terhindar dari sinar matahari dan memiliki kemudahan mendapatkan calon pembeli.
- Pemilik toko mendapatkan kemudahan untuk mendapatkan pembeli dan kemudahan untuk pencapaian agar pembeli masuk
- Pengemudi kendaraan pribadi memiliki kemudahan parkir di tepi jalan dan kendaraan aman dari serempetan kendaraan lain.
- Penarik becak terhindar dari sinar matahari dan memiliki kemudahan mendapatkan calon penumpang serta pandangan yang luas melihat penumpang
- Pengendara sepeda motor memiliki kemudahan parkir kendaraannya dan aman terhadap gangguan dan lewat dari jalur lambat tidak terhalang.
- Pengemudi kendaraan umum mempunyai kemudahan menurunkan dan menaikkan penumpang karena parkir mobil di pinggir jalan dan pandangan yang cukup luas untuk melihat penumpang tertutup parkir dan pohon.

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pelaku kegiatan adalah :

- *Kenyamanan sensory*
- *Keamanan*
- *Aksesibilitas*
- *Visibilitas*
- *Kontrol*

4) Area Jalur Pejalan Kaki Segmen IV, Penggal Jalan Kampung Bustaman Gedong sampai Bubakan

Kecenderungan aktivitas yang dilakukan sebagai berikut :

- Pemilik toko mendapatkan kemudahan untuk mendapatkan pembeli dan kemudahan untuk pencapaian agar pembeli masuk
- PKL terhindar dari sinar matahari dan memiliki kemudahan mendapatkan calon pembeli.
- Penarik becak terhindar dari sinar matahari dan memiliki kemudahan mendapatkan calon penumpang serta pandangan yang luas melihat penumpang
- Pengemudi kendaraan pribadi memiliki kemudahan parkir di tepi jalan dan kendaraan aman dari serempetan kendaraan lain.
- Pengendara sepeda motor memiliki kemudahan parkir kendaraannya dan aman terhadap gangguan dan lewat dari jalur lambat tidak terhalang.
- Pengemudi kendaraan umum mempunyai kemudahan menurunkan dan menaikkan penumpang karena parkir mobil di pinggir jalan.

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pelaku kegiatan adalah :

- *Kenyamanan sensory*
- *Aksesibilitas*
- *Keamanan*
- *Kontrol*

Dari uraian tersebut dapat diketahui atribut yang diinginkan PKL, penarik becak, sopir kendaraan pribadi, penjual toko, sopir angkutan umum sebagai berikut :

- a) Kenyamanan sensory
- b) Aksesibilitas
- c) Keamanan
- d) Visibilitas
- e) Kontrol

Diantara jenis atribut tersebut yang lebih diminati dan dibutuhkan oleh pejalan kaki selama melakukan aktivitas adalah kenyamanan sensory.



Gambar 4.28 Tukang Parkir Menjaga Sepeda Motor (Atribut Keamanan) dan Tukang Becak di Ujung Gang Menunggu Penumpang (Atribut Kontrol)
 Sumber : Dokumen Pribadi dan Observasi Lapangan 2002

Properti yang mendukung atribut tersebut adalah :

- a) Kenyamanan sensory
 - Terhindar dari panas matahari langsung
- b) Aksesibilitas
 - Kemudahan mendapatkan calon pembeli
 - Kemudahan mendapatkan calon penumpang

- Kemudahan pencapaian
- Kemudahan menurunkan dan menaikkan penumpang
- c) Visibilitas
 - Kemudahan mendapatkan pandangan yang luas dan tidak terhalang
- d) Keamanan
 - Ada penjaga parkir
 - Kemudahan untuk menghindar pejalan kaki/becak lewat/ parkir
- e) Kontrol
 - Kemudahan mendapatkan calon pembeli

Pada Segmen II dan III, ada PKL yang ada di pinggir jalan raya yang lain tempatnya dengan PKL lainnya yaitu *tukang kunci* yang berada di pinggir jalan raya sebelah barat di area parkir mobil, adapun yang dicari :

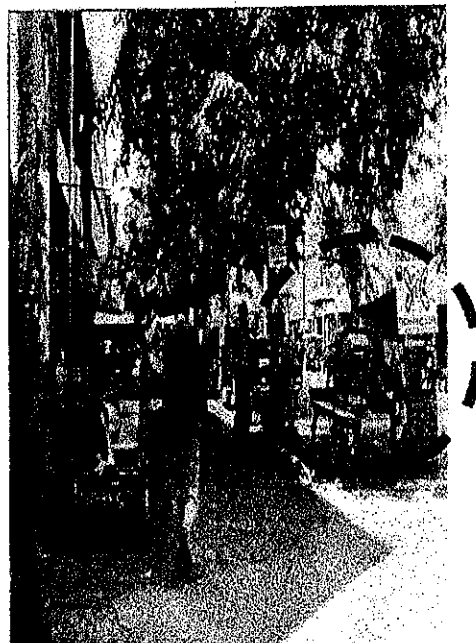
- Kemudahan mendapatkan pembeli
- Kemudahan mendapatkan pandangan yang luas
- Terhindar dari sinar matahari langsung

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pelaku kegiatan adalah :

- *Kontrol*
- *Kenyamanan sensory*
- *Visibilitas*

Gambar 4.29 Tukang Kunci Berada di Parkir Mobil Pinggir Jalan

Sumber : Dokumen Pribadi dan Observasi Lapangan 2002

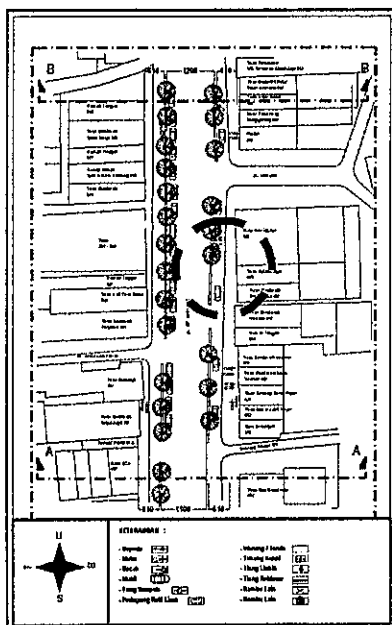


4.7.4 Temuan Penelitian yang Berkaitan Dengan Tempat Parkir di Tepi Jalan Raya dan Parkir di Jalur Lambat

Di sepanjang jalan MT. Haryono ditempat parkir di tepi jalan pada sisi barat dan sisi sebelah timur berada di jalur lambat untuk hampir parkir dari segmen I sampai IV, namun untuk pemilik atau karyawan toko ada juga kebiasaan memarkir mobil di sisi jalur lambat jalan MT. Haryono. Hal ini terutama terutama adalah di segmen II dan segmen III.

Untuk model parkir yang lain adalah parkir yang ada di halan toko/ bangunan seperti depan Ruko Mataram, Gereja Advent, Klenteng Karang Loo, Area Ruko Bubakan, Hotel Jaya, Gedung Pertemuan Tri Dharma dan Sekolah Mataram yang luas spacenya.

Kendaraan bermotor banyak memanfaatkan, sesuai dengan tuntutan atribut-nya adalah *aksesibilitas*, *keamanan* dan *kenyamanan sensory* dengan properti kemudahan pencapaian, mudah pengawasan mudah untuk menuju dan meninggalkan tempat parkir. Sedangkan pejalan kaki (yang berjalan di jalur



Gambar 4.30 Satu Bentuk Parkir Mobil di Timur Jl. MT. Haryono pada Jalur Lambat

Sumber : Dokumen Pribadi dan Observasi Lapangan 2002

pedestrian, jalur lambat dan tepi jalan raya) mempunyai atribut aksesibilitas , kenyamanan sensory dan keamanan menjadikan kedua jenis aktor tersebut sering konflik, demikian juga kepentingan kendaraan yang menuju dan keluar tempat parkir konflik dengan lalu lintas di jalan raya.

Perilaku yang kadang dilakukan adalah ingin cepat sampai ke toko yang dituju adalah melintasi pembatas jalan yang ada antara jalan raya dan jalur lambat dan memilih tempat yang baru.

Properti yang mendukung atribut pengemudi saat parkir , sebagai berikut :

a. Keamanan

- Tidak terserempet kendaraan
- Aman dari bahaya kehilangan karena ada tukang parkir

b. Kenyamanan sensory

- Terhindar dari sinar matahari langsung (terlindung bayangan pohon)

c. Aksesibilitas

- Kemudahan pencapaian ke toko

4.7.5 Temuan Penelitian yang Berkaitan Ciri Aktivitas Segmen-segmen Dalam Hubungannya Dengan Setting

Berdasarkan hasil pengamatan lapangan terhadap keempat segmen jalan MT. Haryono terdapat temuan tentang kondisi aktivitas yang dimiliki oleh setiap segmen yang berpengaruh terhadap perilaku pejalan kaki.

Ciri aktifitas setiap segmen :

- Segmen I

Di daerah ini terdapat tempat yang diminati oleh pejalan kaki yaitu Jalur pejalan kaki di area Ruko Mataram, Area di sekitar perempatan jalan Pringgading, Jalur Pejalan Kaki di depan pertokoan dari jalan Ligu Utara – jalan Karang Geneng Utara untuk area ini memang bertujuan untuk mencari barang atau hanya lewat karena fungsi toko yang menjual barang bersifat campuran, Ujung Perempatan jalan Kartini (sisi selatan) tempat/ gedung yang sering dikunjungi telah dijelaskan, adalah sebagai tempat menunggu kendaraan umum, dan lewat dari dominasi kegiatan dan daya tarik yang ada.

Setting yang tepat untuk menunjang aktivitas pejalan kaki adalah ruang yang menjamin kebebasan bergerak, dengan dimensi dan luasan yang cukup bagi pejalan kaki dan aman, kerindangan/ keteduhan, media yang rata, dan ada jalur tersendiri tanpa terganggu oleh parkir kendaraan/mobil terutama pada ujung barat jalan yang ramai, disediakan adanya tempat untuk menunggu / halte bagi pejalan kaki, untuk area yang timur tidak terganggu aktivitas toko yang digunakan untuk parkir motor, dan tidak terganggu oleh PKL.

- Segmen II dan Segmen III

Di daerah ini adalah pusat kegiatan karena *pusat onderdil / variasi dan pusat elektronika* yang menarik bagi pengunjung (umumnya kedatangan mereka menggunakan kendaraan pribadi atau kendaraan umum), kelihatan dari banyaknya kendaraan bermotor yang parkir sampai di pinggir jalan dan jalur lambat dan parkir di depan bangunan. Aktivitas pejalan kaki sangat ramai terutama pada *ujung gang dan ujung perempatan / pertigaan jalan*, PKL, becak, dan lainnya

terfokus pada toko onderdil/ variasi dan elektronika karena yang terkenal pada daerah tersebut adalah *pusat perdagangan motor / onderdil dan elektronik* sehingga tidak ada sama sekali ruang untuk pejalan kaki, untuk bergerak diperparah oleh parkir mobil dan bongkar muat barang, sedang toko-toko yang tidak menjual barang tadi biasanya hanya sepi dan tidak banyak aktifitas pejalan kaki hanya sesekali, keramaian lain pada sekolah Mataram, namun pada jam keluar masuk sekolah saja, segmen ini juga sering dilewati pejalan kaki yang keluar masuk gang karena dibalik koridor jalan tersebut terdapat perkampungan yang sangat padat.

Untuk area sebelah utara segmen III yang dominan adalah area paket dan pengiriman barang serta gudang dan travel yang lain hanya campuran saja dan biasa pada setiap harinya.

Setting yang tepat untuk menunjang aktivitas pejalan kaki adalah ruang yang menjamin kebebasan bergerak, dengan dimensi dan luasan yang cukup bagi pejalan kaki dan aman, kerindangan/ keteduhan, media yang rata, dan ada jalur tersendiri tanpa terganggu oleh parkir kendaraan/mobil pada area yang ramai, disediakan adanya tempat untuk menunggu / halte bagi pejalan kaki, untuk area yang timur tidak terganggu aktivitas toko yang digunakan untuk parkir motor, dan tidak terganggu oleh PKL terutama pada area yang telah disebutkan tadi, karena banyaknya gang/peggal jalan perlu tanda yang jelas agar pejalan kaki hati – hati.

- **Segmen IV**

Di daerah ini ramai dengan aktivitas pejalan kaki, yang diminati adalah

agent travel di area ujung jalan Bubakan, juga karean kedekatan area ini dengan Pasar Johar, Pekojan dan Ruko jalan Agus Salim yang terkenal dengan Pusat onderdil dan mesin, keramik dan lain-lain sehingga banyak yang lewat area ini namun tidak ke segmen ini, jadi hanya lewat ke arah yang dituju tadi.

Setting yang tepat untuk menunjang aktivitas pejalan kaki adalah ruang yang menjamin kebebasan bergerak, dengan dimensi dan luasan yang cukup bagi pejalan kaki dan aman, kerindangan/ keteduhan, media yang rata, dan ada jalur tersendiri tanpa terganggu oleh parkir kendaraan/mobil pada area yang ramai, disediakan adanya tempat untuk menunggu / halte bagi pejalan kaki, untuk area yang timur tidak terganggu aktivitas toko yang digunakan untuk parkir motor, dan tidak terganggu oleh PKL terutama pada area yang telah disebutkan tadi

Konfigurasi koridor jalan MT Haryono yang membentuk kesatuan *setting* bagi pejalan kaki mempunyai kontribusi terhadap kebutuhan *attribute* dan *property* pejalan kaki.

Beberapa komponen yang menonjol, kontribusinya adalah :

- *Aktivitas Kegiatan Pertokoan*

Dengan aktivitas yang dominan pada Segmen II dan selatan Segmen III timbul kepadatan dari area yang telah ditunjukkan karena aktivitas dari toko yang menjual barang yang membuat jalan MT. Haryono terkenal sebagai pusat perdagangan onderdil/ variasi mobil dan elektronika di Semarang, juga terjadi ekspose yang mengakibatkan toko mengekspose dagangannya termasuk di jalur pedestrian juga jalur lambat .

- *Jalur Pedestrian dan Jalur Lambat*

.Dimensi jalan pedestrian tersebut dimensinya relatif sama, dengan aktivitas tadi timbul penarik bagi orang lain untuk datang sehingga jalur pejalan kaki telah digunakan oleh PKL dan yang lainnya sehingga terjadi perubahan perilaku pejalan kaki yang terkait dengan konfigurasi antar segmen yang tidak bisa dipisahkan dengan jalur lambat dan kepadatan di jalur pejalan kaki dan jalur lambat sehingga keinginan pejalan kaki aman hilang dari sini, dimana aktivitas sebagian terjadi di sini.

- *Vegetasi atau Tata Hijau*

Di sepanjang jalan MT. Haryono terdapat pohon peneduh dari ujung selatan sampai utara, walaupun di beberapa tempat sudah tidak terawat lagi namun kerindangan utama pada sisi barat yang sering dilewati oleh pejalan kaki, sehingga dapat merasakan keteduhan dari bayangan pohon dan dari sisi barat bayangan dari ketinggian bangunan yang berkisa antara 6-10 m membuat pejalan kaki lewat di jalan sisi ini.

Dari sini dapat diketahui, tuntutan kebutuhan atribut bagi pejalan kaki adalah :

- *Aksesibilitas*
- *Keamanan*
- *Kenyamanan sensory*

Properti yang mendukung atribut tersebut adalah :

- a) *Aksesibilitas*
 - Kemudahan pencapaian antar segmen.
- b) *Keamanan*

- Kemudahan berjalan dengan tanpa gangguan terserempet, tertabrak, penggal gang / jalan dan lain-lain.
- c) Kenyamanan sensory
 - Terhindar dari panas matahari langsung (terlindung bayangan pohon dan bayangan bangunan).

4.8 Pembahasan

Perilaku pejalan kaki pada koridor jalan MT. Haryono banyak ragamnya sesuai dengan kondisi dan aktivitasnya, misalnya pada waktu menuju pertokoan, dan fasilitas pelayanan jasa, belanja pada PKL, menunggu kendaraan umum, berjalan santai, menyeberang dan lain-lainnya. Perilaku terjadi melalui proses yang diawali dengan rangsangan terhadap sesuatu, persepsi, pemahaman kemudian adanya motivasi sebagai respon terhadap sesuatu yang dihadapi. Respon tersebut diungkapkan dalam bentuk tingkah laku seseorang dalam suatu lingkungan (*setting*).

Individu dapat dipandang sebagai manusia yang menggunakan *setting*. Manusia, baik individu maupun kelompok-kelompok berinteraksi di dalam *setting* (Weisman, 1981).

Selanjutnya, Weisman (1981) menggambarkan hubungan antara individu dengan organisasi atau instansi dalam satu sistem interaksi yang mengikut sertakan ruang atau *setting* kegiatan. Kerangka interaksi, tersebut disebut model sistem perilaku lingkungan.

Model tersebut memberikan berbagai isu penelitian yang berkaitan dengan 3 komponen yaitu : *setting*/tempat (jalur pejalan kaki), pemakai (jalan kaki) dan

fenomena perilaku (atribut/kualitas hubungan antara jalur pejalan kaki dengan perilaku pejalan kaki) dan sesuatu yang memberikan daya tarik dan mendukung intensitas kegiatan/ aktivitas disebut properti. Dalam penelitian ini akan dilakukan pembahasan terhadap temuan.

4.8.1 Pembahasan Terhadap Tuntutan Atribut dan Properti Pejalan Kaki

Pembahasan ini menyangkut tentang tuntutan kebutuhan atribut dan properti bagi pejalan kaki.

Tuntutan atribut dan properti, terkait pandangan bahwa, dengan berjalan kaki pejalan kaki bebas mengatur langkah, berhenti, berbelok dan bebas mengatur kontak dengan lingkungan sekitarnya, sehingga berjalan kaki bukan sekedar moda transportasi, tetapi sebagai interaksi dan komunikasi sosial masyarakat kota (Spreiregen, 1965).

Berjalan kaki juga merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka di dalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang lain. Selanjutnya Amos Rapoport (1977) mengatakan bahwa berjalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan, karena dapat mengamati lingkungan sekitarnya.

Diungkap juga oleh Weisman (1981), proses interaksi yang terjadi, tidak hanya antara manusia dengan manusia, tetapi juga interaksi antara manusia

dengan lingkungan, yang disebut konsep *attribute*. Yang dimaksud dengan *attribute* adalah indera perangsang kenyamanan aktifitas, kesesakan, sosialisasi, privasi, kontrol, aksesibilitas, adaptabilitas dan makna. Pada jalan pejalan kaki koridor jalan MT. Haryono memiliki keamanan, aksesibilitas, kenyamanan (fisik dan *sensory*), visibilitas dan kesesakan.

a) Keamanan

Dalam mengungkap atribut keamanan, Syaifudin (1988) mengatakan sebelumnya, bahwa moda transport memiliki keterbatasan, karena kurang handal untuk melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan. Ungkapan ini dilanjutkan oleh Utermann (1984) yang mengatakan bahwa pejalan kaki harus mudah untuk bergerak atau berpindah dengan perlindungan kendaraan bermotor. Atribut keamanan berkaitan dengan aktifitas pejalan kaki. Aktifitas tersebut adalah berjalan untuk belanja dan urusan pelayanan jasa, berjalan-jalan dengan santai dan menyeberang di jalan raya. Dalam hal ini, pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap menjamin keamanan adalah :

- Jalur pejalan kaki di depan area Ruko Mataram pada sisi barat dan timur
- Jalur pejalan kaki di area jalan Ligu Utara sampai jalan Karang Geneng Utara pada sisi barat
- Jalur pejalan kaki di area utara jalan Pringgading sebelah barat

Dari semua aspek jalan yang ada di koridor jalan MT. Haryono dapat disimpulkan tempat – tempat yang ada pada koridor jalan tersebut tidak menjamin

keamanan, namun karena tuntutan tujuan ke arah yang dituju oleh pejalan kaki, juga karena dominasi pejalan kaki berdasarkan motivasi untuk mencari barang yang diinginkan, untuk keamanan yang menjadi faktor utama, faktor hati-hati adalah jaminan untuk berjalan di sana dan sudah menjadi hal biasa jika sering lewat di jalan MT. Haryono.

Pejalan kaki yang akan menyeberang/melintas jalan raya menoleh ke kanan dan ke kiri dan memiringkan badan untuk menjaga diri supaya tidak terserempet kendaraan. Perilaku ini umumnya dilakukan pada bagian jalan MT. Haryono tempat pertemuannya dengan penggal jalan lainnya atau penghubung antara tempat spesifik berkumpulnya pejalan kaki, terutama pada jalur lambat yang terkait dengan tujuan mencari barang pada toko yang dituju, hubungannya dengan aktivitas, atau pelayanan jasa yang ada, atau memang bertujuan ke arah gang atau penggal jalan tersebut melalui rute tersebut. Tempat-tempat tersebut dipengaruhi juga oleh kepadatan pada depan toko –toko tertentu yang ramai dikunjungi / dilewati sehingga akumulasi kepadatan tinggi dan keamanan menjadi hal yang sangat penting, yaitu area ujung selatan jalan MT. Haryono (pertemuannya dengan jalan Kartini), area perempatan jalan Jagalan Timur, area perempatan jalan Jagalan, pertigaan dekat jalan Dargo, area pertigaan jalan Taman Winangun dan ujung utara jalan MT. Haryono segmen IV dekat Bubakan.

Shirvani (1985) mengungkapkan bahwa pejalan kaki memerlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan permukaan rata berupa trotoar (jalur *pedestrian*) dan terletak di tepi jalan raya. Di samping itu jalur pejalan kaki memilih jalur menyeberang sebagai fasilitas pengaman untuk

menghindari konflik dengan moda angkutan lain. Selanjutnya Utermann (1984) mengatakan bahwa pejalan kaki harus mudah bergerak dan berpindah dengan perlindungan terhadap kendaraan bermotor.. Hal tersebut mengungkapkan pentingnya fasilitas jalur penyeberangan di koridor jalan MT. Haryono ditambah perlunya juga tanda atau rambu yang jelas bagi keamanan para pejalan kaki.

b) Aksesibilitas

Kemudahan pencapaian dipengaruhi sirkulasi, pejalan kaki cenderung berjalan untuk kegiatan berbelanja / mencari barang (*necessary activity*) di jalan MT. Haryono ini. Selanjutnya Utermann (1984), agar supaya menyenangkan, pejalan kaki harus memiliki rute secepat mungkin, bebas dari hambatan dari suatu lokasi ke tujuan lokasi lain.

Hal ini dijelaskan lagi oleh Weisman (1981) yang mengatakan bahwa aksesibilitas adalah kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan yang berkaitan dengan sirkulasi/jalan dan visual.

Dalam hal ini Spreiregen (1965) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sistem transportasi yang paling baik meskipun memiliki keterbatasan yaitu kecepatan sekitar 3-4 km/jam, dan daya jangkau yang sangat dipengaruhi kondisi fisik

Upaya yang dilakukan oleh pejalan kaki untuk mendapatkan kemudahan bergerak mencapai tujuan antara lain berdiri untuk siap naik kendaraan/angkutan umum, mencari ruang gerak berjalan menuju ke tempat belanja/fasilitas pelayanan jasa.

Kegiatan pejalan kaki yang banyak dilakukan di jalur pejalan kaki adalah berjalan, duduk dan berdiri (Brambilla, 1977). Kegiatan berjalan dan berdiri terjadi di jalan MT. Haryono pada semua segmen baik segmen I, II, III dan IV, karena di jalan MT. Haryono tidak disediakan fasilitas untuk duduk karena memang kebanyakan aktifitas adalah berjalan dari satu sisi ke sisi lain, aktivitas duduk pada pejalan kaki hanya terjadi saat makan di warung, toko yang menawarkan fasilitas untuk duduk seperti pada agent travel sambil menunggu mobil datang, di dalam bangunan dan sisi kiri jalur pedestrian (± 40 cm).

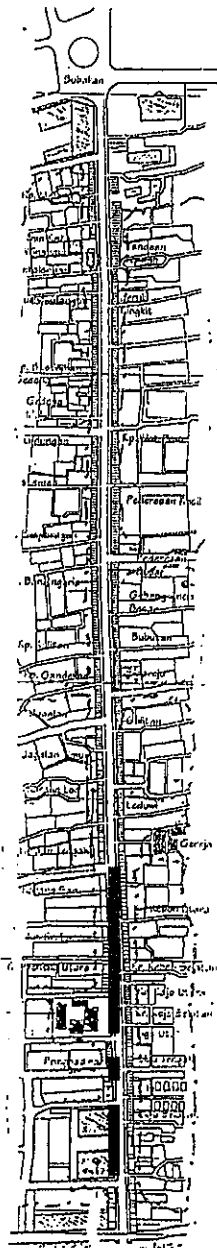
Brambilla (1977) mengatakan. pembatasan-pembatasan fisik di luar pejalan kaki dapat memberikan pengaruh yang kuat pada pilihan arah perjalanan pejalan kaki. Rute yang langsung dan pendek akan lebih diminati, sedangkan jalan yang melengkung atau membentang jauh akan dihindari.

Michael Jones (Leksono, 1995 dalam Widayanti, 1996) mengatakan bahwa sirkulasi manusia dalam kaitan dengan kemudahan dapat diartikan sebagai dimensi minimum ruang sirkulasi adalah 90 cm dan jarak capai tidak lebih dari 60 cm serta harus memperhatikan kelancaran sirkulasi (tidak menyulitkan pemakai, tidak berliku-liku dan tidak membahayakan).

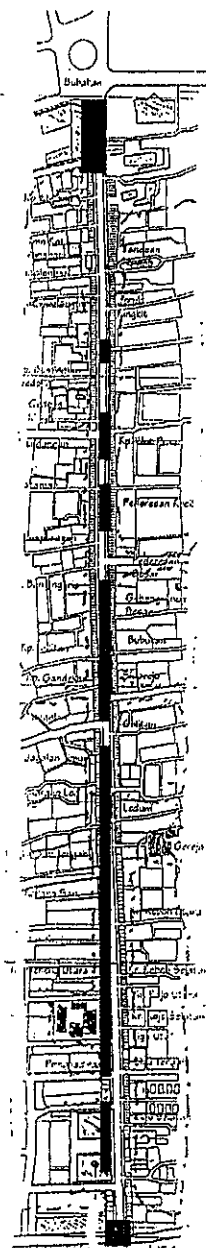
Faktor lain yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki adalah penempatan elemen pendukung di sepanjang jalur pejalan kaki, apabila di sepanjang jalur pejalan kaki tidak terdapat elemen pendukung, tidak banyak pejalan kaki yang mau berjalan diatasnya dan cenderung akan berjalan dengan cepat ke tujuan. Atribut aksesibilitas berkaitan dengan aktifitas pejalan kaki meliputi :

- Memilih jalur sirkulasi yang diinginkan.


Jl. MT. Haryono, Semarang



Jl. MT. Haryono, Semarang



Sumber : Pengamatan dan Observasi Lapangan Desember 2002

	Judul : Jalur Pedestrian Pada Sentra Perdagangan Elektronik & Onderdil Kendaraan Ditinjau dari Perilaku Pengguna (Studi Kasus : Jl. MT. Haryono Semarang)		Keterangan : ■ : Atribut Keamanan ■ : Atribut Aksesibilitas
	Dosen Pembimbing : Ir. Edi Purwanto, MT Ir. Djoko Indrosaptono, MT	Gambar : 4.31 Peta Atribut 1	
		Halaman : 224	
	Dikerjakan Oleh : Yudha Bhakti Diliawan Nim : L4B001195	Skala : Proporsional	

- Menuju ke tempat perbelanjaan atau fasilitas pelayanan jasa.
- Lebih cepat mencari jalan menuju tujuan.
- Menghindari sesuatu yang menghalangi
- Memilih berdiri untuk cepat menuju kendaraan/angkutan umum.

Tuntutan kebutuhan atribut pejalan kaki tersebut banyak terjadi pada :

- Jalur lambat sisi barat di segmen II
- Jalur pejalan kaki di depan Ruko Mataram
- Jalur lambat sisi barat segmen III di sebelah selatan (dekat penggal jalan Kentangan)
- Perempatan jalan Jagalan dan jalan Jagalan Timur
- Ujung selatan jalan MT. Haryono pada perempatan jalan Kartini.
- Jalur pejalan kaki di depan toko-toko yang ramai pengunjung terutama pada toko onderdil, toko jual beli motor dan variasi serta elektronika.
- Ujung barat jalur pejalan kaki sisi selatan di segmen IV.

Pejalan kaki membutuhkan jalur pejalan kaki yang dapat mempersingkat jarak tempuh, bebas dari halangan (permukaan rata, ketinggian trotoir tidak terlalu kontras, tidak ada parkir kendaraan, becak, barang-barang toko, posisi PKL di luar jalur pejalan kaki).

Dimensi jalur pejalan kaki yang cukup lebar untuk seseorang pejalan kaki dan untuk kelompok (paling tidak 3 orang) sesuai dan tepat.

c) Kenyamanan

Dalam pandangan terhadap kenyamanan, Spreiregen (1965) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sistem transportasi yang paling

baik meskipun memiliki keterbatasan yaitu kecepatan sekitar 3-4 km/jam, dan daya jangkau yang sangat dipengaruhi kondisi fisik. Selanjutnya Weisman (1981), menambahkan bahwa kenyamanan adalah suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai, kepada panca indera dan *anthropometrik* disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya .

Anthropometrik adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lain-lainnya dan kesanggupan berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda-beda dan mikro lingkungan. Kenyamanan terjadi setelah ditangkap melalui penglihatan oleh mata, pendengaran oleh telinga, penciuman oleh hidung, perabaan oleh kulit dan pengecapan oleh mulut.

1. Kenyamanan fisik

Kondisi fisik jalur pejalan kaki koridor jalan MT. Haryono belum memberikan kenyamanan fisik bagi pejalan kaki. Hal ini disebabkan *setting* jalur pejalan kaki belum memberikan pelayanan dengan baik kepada pejalan kaki atau dengan perkataan lain belum sepenuhnya memenuhi syarat *anthropometrik*. Keadaan ini yang menyebabkan pejalan kaki masih banyak tidak menggunakan jalur pejalan kaki dalam melakukan aktifitasnya, tetapi lebih memilih jalur lambat (jalur pejalan kaki belum menyenangkan bagi pejalan kaki).

Tujuan memilih jalur lambat adalah kelapangan karena kondisi jalur pedestrian sudah mencukupi untuk aktivitas berjalan kaki, karena hal-hal yang sudah dijelaskan diatas sehingga lebih baik lewat di jalur lambat disamping itu pada jalur lambat jarak tempuh relatif pendek dan tidak melelahkan.

Pejalan kaki juga sering menyisir jalan raya berdasarkan alasan yang disebut diatas, namun yang dominan memang jarak tempuh yang relatif pendek apalagi

Menurut Utermann (1984), faktor yang mempengaruhi jarak tempuh, adalah :

- Waktu yang berkaitan dengan maksud dan kepentingan berjalan kaki. Waktu berbelanja dapat mencapai 2 (dua) jam. Jarak tempuh orang berjalan kaki di Amerika 455 meter.
- Kenyamanan orang berjalan kaki dipengaruhi oleh cuaca dan jenis aktifitas, Jarak tempuh orang berjalan kaki di Indonesia \pm 400 meter dan untuk berjalan kaki membawa barang : 330 meter.

Di sisi lain jalur pejalan kaki harus dapat melayani pejalan kaki dengan baik. Agar jalur pejalan kaki berfungsi baik, menurut Utermann (1984), harus memenuhi syarat : keamanan (mudah bergerak dan terlindung terhadap kendaraan bermotor), menyenangkan (memiliki rute secepat mungkin dan bebas hambatan), kenyamanan (jalur yang mudah dilalui) dan daya tarik (terdapat elemen yang menimbulkan daya tarik).

Keamanan merupakan salah satu faktor untuk memenuhi kebutuhan kenyamanan fisik. Menurut Abraham Maslow, 1954 (dalam Susi Wijayanti, 2000) mengatakan bahwa keamanan fisik adalah salah satu jenis kebutuhan manusia, yaitu rasa aman pada diri manusia yang terdapat secara lahiriah.

Dalam hal ini Lang (1987) berpendapat pula bahwa lingkungan mempunyai kemampuan daya tampung, yaitu konfigurasi obyek dan segala sesuatu yang dimiliki oleh ruang tersebut, yang dapat menampung aktivitas tertentu secara

spesifik. Bentuk aktivitas yang ditampung berupa aspek fisik, makna dan estetika. Pola lingkungan yang berbeda akan menampung perilaku dan pengalaman yang berbeda.

Atribut kenyamanan fisik berkaitan dengan aktifitas pejalan kaki. Aktifitas tersebut adalah berjalan untuk kepentingan berbelanja dan urusan pelayanan jasa, berdiri menunggu kedatangan kendaraan umum, dan berjalan-jalan santai.

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap dapat menjamin kenyamanan fisik, adalah :

- Jalur pejalan kaki di area utara jalan Bustaman
- Jalur pejalan kaki di area pertigaan jalan Kulitan
- Jalur lambat antara jalan Karang Loo dan jalan Jagalan Timur.
- Tepi jalan raya di area sekitar jalan Pusporagan dan jalan Petudungan
- Jalur pedestrian di utara jalan Pringgading
- Jalur lambat di area selatan jalan Jagalan

2. Kenyamanan sensory

Kenyamanan sensory dibutuhkan oleh pejalan kaki yaitu teduh terhindar dari sinar matahari langsung. Hal ini dibutuhkan agar supaya tidak mengganggu aktifitas pejalan kaki.

Menurut Gideon Geovani (1977) mengungkapkan mengenai berjalan kaki, bahwa berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan, terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan permukiman.

Shirvani (1985), mengatakan bahwa jalur pejalan kaki adalah bagian dari kota di mana orang bergerak dengan kaki, biasanya di sepanjang sisi jalan, baik yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya, yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya.

Untuk mempertahankan minat melakukan aktifitasnya, pejalan kaki mempunyai tuntutan kebutuhan yaitu terhindar dari gangguan sinar matahari langsung. Aktifitas tersebut adalah menunggu kendaraan umum, berjalan untuk belanja dan urusan pelayanan jasa, membaca berita di papan tempel surat kabar dan berjalan-jalan santai.

Selanjutnya Utermann (1984), salah satu gangguan pejalan kaki dalam melakukan aktifitasnya adalah faktor cuaca. Apabila sinar matahari langsung mengenai tubuh pejalan kaki, semakin lama akan mengurangi minat untuk melakukan aktifitas.

Namun sesungguhnya berjalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah, menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya (Amos Rapoport, 1977). Hal ini diungkap oleh pejalan kaki yang mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap menjamin kenyamanan sensory, seperti :

- Jalur lambat pada sisi barat segmen II
- Sisi timur di jalur pedestrian depan area Ruko Mataram
- Jalur lambat sisi barat area selatan jalan Kulitan
- Jalur pejalan kaki di area pertigaan jalan Karang Saru

- Area utara jalur pedestrian pada penggal jalan Bustaman

d) Visibilitas

Ditunjukkan oleh Hall (1986), sistem visual merupakan salah satu sistem penerima yang relatif mempunyai peran dan fungsi yang lebih besar dibandingkan indera lain pada kondisi normal, selanjutnya Weisman (1981), mengatakan visibilitas diartikan sebagai jarak penglihatan dimana terlihat dengan jelas obyek yang diamati termasuk akses dan komponen setting.

Tuntutan pejalan kaki untuk merasa ada tidaknya halangan mencapai subyek yang dituju tersebut berkaitan dengan kebutuhan atribut sosialitas yaitu kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu setting (dimana orang dapat mengungkapkan dirinya dalam hubungan perilaku sosial).

Menurut Hesselgren, 1975 (dalam Susi Wijayanti, 2000) mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan oleh manusia. Jarak yang dirasakan bukan hanya jarak secara dimensional atau geometris saja, tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju (Hesselgren, 1975) (dalam Susi Wijayanti, 2000).

Jarak antara perorangan, perilaku non verbal seperti sudut tubuh, kontak mata, ekspresi muka turut menunjang kualitas sosialisasi (Weisman, 1981).

Selanjutnya Spreiregen (1965) mengatakan tentang pandangan normal menurut jarak yaitu melihat manusia (1220 m), membedakan aktifitas (137 m) mengenali muka seseorang (24,5 m), memahami ekspresi (10,2 m) dan melakukan

percakapan (3,1 m) ini berkaitan dengan ada tidaknya halangan mempengaruhi kemampuan pandangan

Atribut visibilitas berkaitan dengan aktifitas pejalan kaki. Aktivitas tersebut adalah berjalan untuk mencari barang dan urusan pelayanan jasa, menyeberang jalan, berdiri menunggu kendaraan umum dan berjalan santai, dan kecenderungan memilih tempat yang dianggap dapat menjamin visibilitas, adalah :

- Ujung selatan pinggir jalan MT. Haryono dekat perempatan jalan Kartini
- Sepanjang pinggir jalan raya di hampir semua segmen I, II, III dan IV
- Area pada tiap penggal jalan sepanjang jalan MT. Haryono
- Ujung utara jalan MT. Haryono dekat Bubakan

e) Kesesakan

Dalam pandangan Gifford (1987) menyatakan bahwa interaksi juga dapat menggambarkan jarak antar pribadi yang terkait dengan kesesakan, kemudian oleh Edwar T. Hall (1966) pandangan ini diuraikan bahwa tingkatan jarak dalam orang melakukan kontak sosial, adalah jarak yang berbeda antar manusia yang dianggap menyenangkan untuk melakukan interaksi sosial.

Wiesman (1981) mengatakan bahwa kesesakan adalah situasi dimana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan ruang pribadinya.

Atribut kesesakan berkaitan dengan aktifitas pejalan kaki. Aktivitas tersebut adalah berjalan untuk kepentingan berbelanja, mencari barang dan urusan pelayanan jasa serta berjalan-jalan santai.

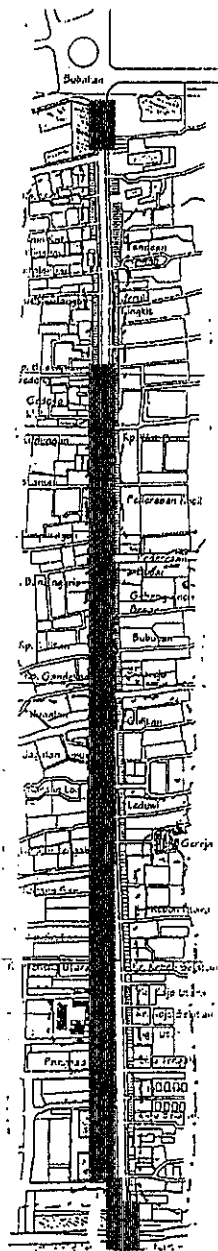
Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap menjamin terhindar dari kesesakan, adalah :

- Jalur lambat selatan di area jalan Karang Kojo Utara
- Pinggir jalan raya di segmen I, II dan III
- Jalur lambat di seberang Ruko Mataram
- Jalur pejalan kaki dan jalur lambat di utara jalan Karang Geneng Utara

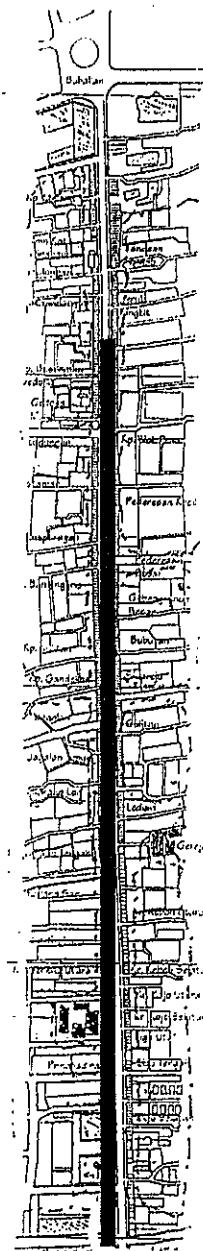
Kesesakan tersebut terjadi berkaitan dengan jarak antara individu dalam melakukan kontak sosial. Hall (1966) mengatakan tentang tingkatan jarak dalam orang melakukan kontak sosial adalah jarak yang berbeda-beda antar manusia yang dianggap menyenangkan untuk melakukan interaksi sosial, antara lain :

- Jarak intim, fase jauh 15 cm – 45 cm merupakan jarak sentuhan, pandangan distorsi karena terlalu dekat dengan pejalan kaki lainnya.
- Jarak sosial antara PKL dan pejalan kaki sekitar 100 cm. Menurut Hall (1966), jarak sosial fase dekat (120 cm – 210 cm) merupakan batas dominasi, karena jarak cukup dekat, tetapi belum termasuk jarak sentuh. Pandangan terhadap detail wajah jelas dan suara normal, jarak yang dekat untuk bisnis yang tidak terlalu formal.
- Pejalan kaki memiringkan badan saat melewati jalur pejalan kaki di muka toko makanan dan buah-buahan, karena tuntutan *attribute* aksesibilitas, jalur pejalan kaki tersebut memiliki dimensi 150 cm, namun dengan adanya PKL dengan posisi di pinggir kiri dan kanan secara berseling, dimensi efektif ruang gerak pejalan kaki menjadi sekitar 85 cm.


Jl. MT. Haryono, Semarang



Jl. MT. Haryono, Semarang



Sumber : Pengamatan dan Observasi Lapangan Desember 2002

	<p>Judul : Jalur Pedestrian Pada Sentra Perdagangan Elektronik & Onderdil Kendaraan Ditinjau dari Perilaku Pengguna (Studi Kasus : Jl. MT. Haryono Semarang)</p>		<p>Keterangan :</p> <p>■ : Atribut Kesesakan</p> <p>■ : Atribut Visibilitas</p>
	<p>Dosen Pembimbing :</p> <p>Ir. Edi Purwanto, MT</p> <p>Ir. Djoko Indrosaptono, MT</p>	<p>Gambar : 4.33 Peta Atribut 3</p>	
	<p>Dikerjakan Oleh :</p> <p>Yudha Bhakti Diliawan</p> <p>Nim : L4B001195</p>	<p>Halaman : 234</p> <p>Skala : Proporsional</p>	

- Jarak 85 cm adalah jarak pribadi fase jauh (75 cm – 120 cm), pandangan baik, gerakan tangan terlihat dan suara sedang/perlahan, jarak yang memadai untuk pembicaraan soal-soal pribadi (Hall, 1966).

Utermann (1984) mengatakan bahwa dimensi jalur pejalan kaki untuk 2 (dua) orang minimal dimensinya 150 cm dan untuk 3 (tiga) orang minimal dimensinya 200 cm.

Berdasarkan teori tersebut, jalur pejalan kaki di depan toko makanan dan buah-buahan yang berdimensi 150 cm, sebenarnya hanya untuk 2 (dua) orang. Apabila yang lewat kelompok pejalan kaki lebih dari 2 (dua) orang, dilakukan dengan berjalan iring-iringan. Namun dengan adanya PKL, pejalan kaki membutuhkan dimensi jalur pejalan kaki lebih dari 150 cm.

4.8.2 Pembahasan yang Menyangkut Tuntutan Kebutuhan Atribut dan Properti Bagi PKL, Penarik Becak, Tukang Parkir, Pengemudi Kendaraan/ Angkutan dan Pemilik Toko

Dalam mengungkapkan tuntutan aktor -- aktor diatas, keterkaitan dengan perilaku konsumen dingkapakan oleh Basu Swatha (1997), yang mengungkapkan bahwa usaha pemasaran akan lebih berhasil jika hanya ditujukan pada konsumen tertentu saja dan bukannya pada masyarakat keseluruhan. Pendekatan kepada konsumen yang paling baik adalah memilih kelompok tertentu yang dituju dan menentukan marketing mix (produk, harga, distribusi, promosi) yang dapat memenuhi keinginan mereka (Basu Swatha, 1997). Faktor yang mempengaruhi keputusan membeli adalah berbeda-beda untuk masing-masing pembeli tergantung dari : Kebudayaan, kelas sosial, keluarga, kepribadian, sikap,

kepercayaan dan konsep diri. Dari sini keterkaitan aktor dengan perilaku konsumen turut juga terhadap keinginan para aktor tersebut untuk melakukan usaha di jalan MT. Haryono, yang terkait dengan Atributnya, yaitu adalah aksesibilitas, kenyamanan sensory dan visibilitas, kontrol dan keamanan.

a) Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan yang berkaitan dengan sirkulasi/jalan dan visual (Weisman, 1981).

Menurut Spreiregen (1965), mengungkapkan, dengan berjalan kaki pejalan kaki bebas mengatur langkah, berhenti, berbelok dan bebas mengatur kontak dengan lingkungan sekitarnya, sehingga berjalan kaki bukan sekedar moda transportasi, tetapi sebagai interaksi dan komunikasi sosial masyarakat kota.

Kemudahan bergerak tersebut diartikan sebagai kemudahan pencapaian pejalan kaki dan sarana transport tersebut.

Ruang jalur pedestrian berfungsi sebagai ruang interaksi masyarakat dengan sistem transportasi jalan raya dan transportasi di jalur pejalan kaki yang berhubungan satu sama lain di media tempat parkir.

Rapoport (dalam Moudén, 1987) mengklasifikasikan kegiatan yang terjadi di jalan raya dan di jalur pejalan kaki, yaitu pergerakan non pejalan kaki (kendaraan) dan aktifitas pedestrian (sebagai fungsi transportasi dan aktifitas statis pedestrian). Hubungan tersebut dinyatakan dalam bentuk kemudahan aksesibilitas. Keterkaitan dengan ungkapan ini diperjelas dengan atribut aksesibilitas berkaitan dengan aktifitas, meliputi :

- Mencari/menunggu calon penumpang (penarik becak, sopir taksi, sopir kendaraan umum).
- Menunggu penumpang / teman / majikan (sopir mobil pribadi).
- Menunggu calon pembeli (PKL).

Aktor-aktor tersebut mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin aksesibilitas, adalah :

- Ujung selatan jalan MT. Haryono Semarang pada perempatan Kartini
- Ujung utara jalan MT. Haryono Semarang dekat Bubakan
- Perempatan jalan seperti jalan Jagalan, jalan Pringgading, jalan Ligu Tengah dan jalan Dago
- Jalur pedestrian pada segmen I, II, III dan IV pada area pada pohon dengan kerapatan jarak antar pohon $\pm 2 - 3$ m.
- Dekat toko yang ramai dikunjungi pada jalur pedestrian antara segmen I, II dan III
- Mulut gang – gang kecil seperti gang Gndekan, Bustaman Gedong, Karang Laban

Di tempat ini PKL, penarik becak, sopir taksi, sopir kendaraan pribadi dan sopir kendaraan umum dapat melakukan aktifitasnya sesuai dengan atribut yang dijumpai.

b) Kenyamanan sensory

Kenyamanan sensory adalah pemilihan tempat yang teduh terhindar dari sinar matahari langsung.

Menurut Ruslan Hakim, 1987, menjelaskan bahwa fungsi ruang publik adalah sebagai tempat bermain dan olah raga, tempat bersantai, tempat sosial komunitas, tempat peralihan / tempat menunggu, tempat terbuka untuk mendapatkan udara segar, menghubungkan antara tempat yang satu dengan tempat yang lain, pembatas jarak antar bangunan dan tempat berdagang. Hal ini terkait dengan kenyamanan sensory terhadap faktor cuaca dan penengaruh lain yang berpengaruh pada rangsangan panca indera manusia. Atribut yang dapat berkait dengan aktifitas PKL, penarik becak, pengemudi dan pegawai toko yang meliputi :

- Mencari/menunggu calon penumpang (penarik becak, sopir taksi, sopir kendaraan umum).
- Menunggu penumpang (sopir kendaraan pribadi).
- Menunggu calon pembeli (PKL).

Aktor-aktor tersebut mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin kenyamanan *sensory*, adalah :

- Jalur lambat sisi barat segmen II dan selatan segmen III
- Jalur lambat sisi timur dekat Ruko Mataram
- Sisi Timur Segmen III dekat jalan Dago
- Jalur pedestrian sisi barat segmen II, III dan sebagian segmen IV
- Jalur pedestrian pada sisi timur pada penggal jalan Karang Loo sampai jalan Jagalan

Di tempat ini PKL, penarik becak, pengemudi, dan pemilik toko terpenuhi kebutuhan atribut-nya karena pohon pelindung relatif rindang.

c) Keamanan

Keamanan yang berhubungan dengan aktor-aktor tersebut adalah kebutuhan keamanan fisik. Abraham Maslow (1984) mengatakan bahwa keamanan fisik yaitu rasa aman yang didapat yang terdapat secara lahiriah seperti berlandung di dalam rumah, menghindari bahaya bintang buas ataupun iklim dan cuaca.

Atribut keamanan berkaitan dengan aktifitas, adalah :

- Menunggu penumpang (sopir mobil pribadi).
- Mencari/menunggu calon penumpang (sopir taksi, sopir kendaraan umum dan penarik becak).
- Menunggu calon pembeli (PKL).

Aktor-aktor tersebut mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin keamanan, adalah :

- Ujung selatan pinggir jalan MT. Haryono dekat perempatan jalan Kartini
- Sisi timur di jalur pedestrian depan area Ruko Mataram
- Jalur lambat sisi barat area selatan jalan Kulitan
- Jalur pejalan kaki di area pertigaan jalan Karang Saru
- Sepanjang pinggir jalan raya di hampir semua segmen I, II, III dan IV
- Area pada tiap penggal jalan sepanjang jalan MT. Haryono
- Ujung utara jalan MT. Haryono dekat Bubakan

d) Visibilitas

Visibilitas diartikan sebagai jarak penglihatan dimana terlihat dengan jelas obyek yang diamati termasuk akses dan komponen setting (Weisman 1981).

Atribut visibilitas berkaitan aktifitas PKL, penarik becak, pengemudi, pegawai toko yang meliputi :

- Melihat kedatangan pengunjung / pembeli
- Pandangan lepas tidak terhalang agar tidak terserempet mobil / motor di jalan raya / jalur lambat

Aktor-aktor tersebut mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin visibilitas, adalah :

- Pertokoan pada area sisi timur pada segmen II dan III
- Ujung selatan pinggir jalan MT. Haryono dekat perempatan jalan Kartini
- Sepanjang pinggir jalan raya di hampir semua segmen I, II, III dan IV
- Area pada tiap penggal jalan sepanjang jalan MT. Haryono
- Ujung utara jalan MT. Haryono dekat Bubakan
- Sisi Timur Segmen III dekat jalan Dago

e) Kontrol

Menurut Weisman (1981) , Kontrol adalah kondisi suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas, menciptakan teritori, serta membatasi ruang, untuk mengantisipasi atau mencegah bahaya, yang tiba-tiba, muncul, hal tersebut dapat dipenuhi bila seseorang dapat dengan leluasa mengamati lingkungan sekitar.

Atribut kontrol berkaitan aktifitas PKL, penarik becak, pengemudi, pegawai toko yang meliputi :

- Kemudahan untuk mendapatkan calon pembeli atau penumpang untuk naik becak / angkutan atau membeli barang di toko atau warungnya

Aktor-aktor tersebut mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin visibilitas, adalah :

- Pertokoan pada area sisi timur pada segmen II dan III
- Ujung selatan pinggir jalan MT. Haryono dekat perempatan jalan Kartini
- Sepanjang pinggir jalur lambat di hampir semua segmen I, II, III dan IV
- Ujung utara jalan MT. Haryono dekat Bubakan
- Sisi Timur Segmen III dekat jalan Dago

4.8.3 Pembahasan Tentang Tempat Parkir Pinggir Jalan dan Jalur Lambat

Tuntutan atribut pejalan kaki adalah aksesibilitas, keamanan dan kenyamanan sensory

a) Aksesibilitas

Pejalan kaki menggunakan tepi jalan raya dekat dengan toko untuk sisi barat dan jalur lambat dekat toko untuk sisi timur terkait dengan sirkulasi yang searah dari jalur jalan MT. Haryono, namun didorong oleh motivasi yang lebih mendalam, disebabkan oleh jalur pejalan kaki banyak hambatan oleh adanya PKL, permukaan jalan pedestrian naik turun dan rusak dan dimensi jalur pejalan kaki menjadi 70 cm yang menurut Ernst Nuefert (1970) cukup 1 (satu) orang dalam keadaan statis, sedangkan umumnya pejalan kaki melakukan aktifitas tidak sendirian, terutama pada malam hari.

Menurut Gideon Geovani (1977), pejalan kaki membutuhkan ruang yang cukup untuk bisa dapat melihat sebelum menentukan untuk memasuki salah satu toko di kawasan perdagangan.

Di sisi lain pejalan kaki menghindari ruang yang sesak, yang merupakan salah satu tuntutan atribut pejalan kaki yaitu setiap dimana orang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan ruang pribadinya (Weisman, 1981).

Seanjutnya menurut Utermann (1984), posisi PKL terhadap jalur pejalan kaki membentuk ruang sirkulasi pejalan kaki berbelok-belok, sedangkan pejalan kaki cenderung memilih sirkulasi yang langsung (sepintas mungkin, bebas hambatan) tentang kriteria jalur pejalan kaki.

Atribut aksesibilitas berkaitan dengan aktivitas, sebagai berikut :

- Berjalan menuju ke tempat tujuan (toko dan fasilitas pelayanan jasa)
- Menuju kendaraan (pribadi/umum)

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin aksesibilitas, adalah :

- Tepi jalan sepanjang sisi barat segmen II dan selatan pada segmen III.
- Pinggir jalan raya pada ujung selatan jalan MT. Haryono
- Jalur Jambatan sisi timur sepanjang sisi timur pada segmen II dan III

b) Keamanan

Keamanan yang dimaksudkan adalah terhindar dari serempetan kendaraan, karena pejalan kaki melewati belakang kendaraan yang sedang diparkir di

sepanjang jalan raya.

Mengenai keamanan, Utermann (1984) mengatakan bahwa pejalan kaki harus mudah bergerak atau berpindah dengan perlindungan kendaraan bermotor. Sedangkan menurut Abraham Maslow, 1984 (dalam Susi Wijayanti, 2000) mengatakan bahwa pada hakekatnya keamanan adalah rasa aman pada diri manusia antara lain keamanan fisik yaitu rasa aman yang terdapat secara lahiriyah seperti menghindari iklim dan cuaca dan bahaya.

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat menjamin keamanan, adalah :

- Area Ruko Mataram
- Area Ruko Bubakan
- Pinggir jalan raya sepanjang sisi barat pada segmen II dan bagian selatan III
- Pinggir jalan raya pada ujung selatan jalan MT. Haryono

c) Kenyamanan Sensory

Atribut kenyamanan sensory berkaitan dengan aktivitas memarkir mobil, menunggu penumpang dan pembeli.

Sopir kendaraan pribadi mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin kenyamanan sensory adalah

- Pinggir jalan raya sepanjang sisi barat pada segmen II dan bagian selatan III
- Pinggir jalan raya pada ujung selatan jalan MT. Haryono

- Beberapa titik di jalur lambat di sisi timur jalan MT. Haryono seperti sisi timur depan jalan Karang Kebon Selatan dan sisi timur Ruko Mataram.

Untuk menjamin pelayanan yang baik bagi pejalan kaki yang sedang melakukan aktifitas di jalan MT. Haryono, perlu adanya pembenahan lingkungan yang menyeluruh, antara lain pembenahan jalur pejalan kaki dan pengatur tempat parkir.

Parkir di tepi jalan adalah cara tradisional dan bagi pusat kota penggunaan parkir tersebut tidak menguntungkan. Jenis parkir di tepi jalan tidak efisien dalam penggunaan ruang serta merupakan penyebab kelambatan dan kecelakaan lalu lintas dan persyaratan perancangan parkir adalah mudah dicapai dengan pendekatan perancangan lokasi yang jelas, pemberian tanda-tanda tempat parkir, penyesuaian iklim dan fasilitas tambahan untuk tempat parkir (Baker 1957).

Pada waktu-waktu sibuk, kendaraan diparkir lebih dari satu deret, sehingga mengurangi lebar efektif jalan yang mengakibatkan kurang lancarnya lalu lintas. Untuk kepentingan lancarnya lalu lintas, pemenuhan atribut pejalan kaki, diperlukan penataan tempat parkir yang memenuhi kepentingan pihak yang terkait.

4.8.4 Pembahasan Tentang Keterkaitan Hubungan Antar Segmen Terhadap Konfigurasi Koridor dan Pola Setting Jalan MT. Haryono

1). Tuntutan Atribut dan Properti Dalam Hubungan Antar Segmen

Sebagai suatu koridor kawasan perdagangan dan jasa yaitu pusat onderdil /

variasi kendaraan dan elektronika, yang besar kontribusinya dalam perkembangan perekonomian kota Semarang, diharapkan memberikan pelayanan yang baik bagi pengunjung, antara lain pejalan kaki. Pelayanan baik tersebut akan mengangkat citra jalan MT. Haryono. Hal tersebut akan terwujud apabila semua segmen, termasuk unsur-unsur pendukungnya saling mengisi untuk menciptakan daya tarik. Tidak perlu monoton, walau ada perbedaan, tetapi ada hubungan dan suasana yang serasi antara satu dengan yang lain.

Cliff Moughtin (1992) mengatakan rancangan jalan merupakan satu kesatuan apabila bentuk bangunan sebagai permukaan-permukaan daripada sebagai massa bangunan. Jika jarak bangunan sepanjang jalan mempunyai banyak variasi bentuk, dan pola-ruang, hal ini akan menghilangkan arti kesatuan jalan. Penggunaan material yang umum, detail dan elemen arsitektur akan memperkuat kesatuan jalan dalam berbagai pandangan.

Menurut Krasner dan Ullman (1973) dalam Boedoyo (1986) bahwa lingkungan merupakan faktor utama dalam mengatur batasan dan kemungkinan tingkah laku. Arsitektur mempunyai fungsi untuk meningkatkan kondisi lingkungan tersebut, agar tingkah laku manusia menjadi lebih bermanfaat, lebih efektif, dan lebih efisien dalam interaksi dengan lingkungan yang ada.

Rapoport (1990) mengatakan aspek-aspek yang berpengaruh dalam interaksi adalah aspek budaya (kebiasaan dan kecenderungan dalam melakukan kegiatan) dan aspek perceptual (karakteristik suatu setting untuk mendukung kegiatan).

Aspek-aspek tersebut dapat menentukan bentukan fisik suatu setting dan mempengaruhi kegiatan-kegiatan yang muncul pada suatu setting, karena reaksi

manusia terhadap suatu lingkungan merupakan respon menyeluruh terhadap konfigurasi komponen lingkungan (Rapoport, 1977). Selanjutnya Rapoport, (1977) mengatakan bahwa pada setting yang berbeda, orang bisa berperilaku berbeda dan akan berusaha menyesuaikan diri.

Apabila ditinjau dari kemampuan jangkauan pejalan kaki sekitar 455 m (Spreiregen, 1965), dimana pejalan kaki hanya mampu berjalan sepanjang setiap segmen, yang ditandai dengan tempat berkumpul menunggu kendaraan umum pada setiap segmen, maka kesan terbaginya jalan MT. Haryono menjadi 4 (empat) bagian lebih jelas lagi.

Keadaan jalur jejalan kaki di sepanjang jalur pejalan kaki dapat ditenahi, menurut Utermann (1984), apabila memenuhi persyaratan keamanan (mudah bergerak dan perlindungan terhadap kendaraan), menyenangkan (rute sepiintas mungkin bebas hambatan dari suatu ke lokasi lain), kenyamanan (jalur yang mudah dilalui) dan daya tarik (terdapat elemen yang menimbulkan daya tarik).

Tuntutan atribut pejalan kaki, yang berkaitan dengan hubungan antar segmen adalah aksesibilitas, keamanan dan kenyamanan sensory.

a) Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan yang berkaitan dengan sirkulasi/jalan dan visual (Weisman, 1981).

Kemudahan bergerak tersebut diartikan sebagai kemudahan pencapaian melalui jalur pejalan kaki dan segmen satu ke segmen lainnya. Menurut Michael Jones (1996), mengungkapkan sirkulasi manusia dalam kaitan dengan kemudahan dapat diartikan sebagai dimensi minuman ruang sirkulasi adalah 90 cm dan jarak

capai tidak lebih 60 m serta harus memperhatikan kelancaran sirkulasi (tidak menyulitkan pemakai, tidak berliku-liku dan tidak membahayakan). Menurut Ernst Neufert (tahun 1970), dimensi ruang gerak yang dibutuhkan oleh pejalan kaki untuk 1 (satu) orang = 62,5 cm, untuk 2 (dua) orang = 115 cm dan untuk 3 (tiga) = 170 cm.

Sedangkan menurut Utermann (1984), bahwa dimensi ruang pedestrian yang dibutuhkan di kawasan perdagangan untuk jalur berkapasitas 2 (dua) orang minimal 150 cm dan untuk kapasitas 3 (tiga) orang dibutuhkan 200 cm, terkait dimensi jalur pejalan kaki di jalan MT. Haryono terdapat perbedaan pada beberapa bagian jalan walaupun banyak bagian yang sama, yaitu :

- Pada dasarnya jalur pedestrian pada segmen I, II, III dan IV mempunyai dimensi antara 200 - 250 cm dengan ketinggian dari jalur lambat 15 – 20 cm, pada beberapa bagian di segmen III ada beberapa bagian jalur pedestrian yang tingginya sama dengan jalur lambat khususnya pada sisi jalur barat jalan MT. Haryono.
- Pada area Ruko Mataram mempunyai dimensi sampai 400 cm dengan kondisi miring $\pm 5^\circ$

Atribut aksesibilitas berkaitan aktivitas menyeberang dari segmen satu ke segmen lainnya dan umumnya pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin aksesibilitas, adalah :

- Jalur pejalan kaki sisi timur jalan terutama pada segmen I, II sebelah utara, III dan IV

- Jalur pejalan kaki sisi barat pada selatan sepimen I dekat Ruko Mataram.

b) Keamanan

Dalam mengungkap atribut keamanan, Syaifudin (1988) mengatakan sebelumnya, bahwa moda transport memiliki keterbatasan, karena kurang handal untuk melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan. Ungkapan ini dilanjutkan oleh Utermann (1984) yang mengatakan bahwa pejalan kaki harus mudah untuk bergerak atau berpindah dengan perlindungan kendaraan bermotor. Atribut keamanan berkaitan dengan aktifitas pejalan kaki. Aktifitas tersebut adalah berjalan untuk belanja dan urusan pelayanan jasa, berjalan-jalan dengan santai dan menyeberang di jalan raya. Dalam hal ini, pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap menjamin keamanan adalah :

- Jalur pejalan kaki di depan area Ruko Mataram pada sisi barat dan timur
- Jalur pejalan kaki di area jalan Ligu Utara sampai jalan Karang Geneng Utara pada sisi barat
- Jalur pejalan kaki di area utara jalan Pringgading sebelah barat

c) Kenyamanan sensory

Kenyamanan sensory adalah pemilihan tempat teduh terhindar dari sinar matahari (terlindung oleh bayangan pohon). Kenyamanan sensory mendorong pejalan kaki dapat melakukan aktifitasnya dengan nyaman, tidak mudah capai.

Menurut Rubenstein (1992), elemen pendukung jalan pejalan kaki yang mampu mendukung fungsi jalur pejalan kaki, antara lain tanaman peneduh. Tanaman tersebut berfungsi sebagai pendukung, penyejuk, penyaring udara yang terpolusi, pengarah dan mempercantik kawasan.

Dalam hal kenyamanan, Utermann (1984) mengatakan kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Cuaca yang sangat panas akan mempengaruhi kenyamanan orang berjalan kaki. Orang akan enggan melewati suatu tempat, bila tempat tersebut tidak ada benda alam dan bangunan arsitektur yang mampu melindunginya.

Tanaman tersebut harus memenuhi kriteria tertentu dan Rustam Hakim (1987) mengungkapkan kriteria tersebut sebagai berikut :

- Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara.
- Bermassa daun padat.
- Jenis dan bentuk pohon seperti angkana, akasia besar.
- Tidak menghalangi pandangan.

Atribut kenyamanan sensory berkaitan dengan aktivitas sebagai berikut :

- Berjalan melalui jalur pejalan kaki dan tepi jalan raya.
- Membeli di PKL.
- Menunggu kendaraan umum.
- Duduk santai sambil interaksi.

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang menjamin kenyamanan sensory, adalah sepanjang jalur pejalan kaki/ jalur lambat/ tepi jalan

raya yang terlindung bayangan pohon dan ketinggian bangunan terutama sisi barat jalan MT. Haryono.

2). Hubungan Keterkaitan Antar Segmen Terhadap Konfigurasi Koridor dari Pola Setting Jalan MT. Haryono

Reaksi manusia terhadap suatu lingkungan merupakan suatu respon menyeluruh terhadap konfigurasi komponen lingkungan, yaitu suatu bentuk fungsi yang selalu muncul dan dipengaruhi oleh kesan dan tujuan (Rapoport, 1977).

Selanjutnya Rustam Hakim (1987), mengatakan, ruang publik pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dan pengguna suatu lingkungan baik secara individu atau kelompok.

Mengenai pola setting ruang, David Canter (1977), menyatakan bahwa terdapat hubungan antara aktivitas, atribut fisik dan konsepsi dalam pembentukan (tempat). Model ruang ini digunakan dalam menentukan pola setting ruang.

Selanjutnya Rapoport (1987), mengungkapkan bahwa pola setting fisik bukan sekedar setting absolut, melainkan setting budaya dimana suatu sistem aktivitas berada pada ruang dan waktu, dan perilaku memanfaatkan setting yang dianggap mendukung adalah suatu proses penyaringan, melalui nilai-nilai dan konsep yang dimiliki oleh individu atau kelompok.

Proses tersebut akan menghasilkan pilihan setting yang diinginkan dan yang tidak diinginkan untuk melakukan perilaku tertentu, dan akan mempengaruhi kegiatan yang mungkin terjadi atau tidak terjadi pada setting tersebut.

Dalam ruang setting jalan MT. Haryono Semarang yang sudah diungkap dan dijelaskan diatas dari temuan yang didapat berdasarkan aktivitas kegiatan yang terjadi dan perilaku dari atribut dan properti secara umum membentuk pola setting yang umum dengan pertokoan, kemudian jalur pedestrian, jalur lambat hingga pembatas jalan sampai jalan raya yang membentuk setting pejalan kaki dimana terjadi aktivitas yang berbeda pada tiap segmennya.

Hanya beberapa setting yang membedakan sedikit di beberapa tempat yang dipengaruhi oleh parkir mobil di jalur lambat atau parkir pada atas trotoir yang menyebabkan setting yang ada menjadi berbeda dari satu pola setting jalur pedestrian yang satu dengan jalur pedestrian yang lain hanya memang pola setting ini bervariasi dari dimensinya baik lebar jalur pedestrian ataupun tinggi jalur pedestrian dari jalur lambat atau dari jalan raya sepanjang jalan MT. Haryono Semarang.

Semua pola setting didukung oleh aktivitas yang hampir sama dari satu segmen ke segmenyang lain dengan pergerakan dan perilaku pejalan kaki yang hampir sama, memang kecenderungan aktivitas terpusat di segmen I sebelah utara, segmen II dan segmen III sebelah selatan karena disana merupakan pusat perdagangan dan jasa yaitu pusat onderdil / variasi kendaraan dan elektronika yang terkenal di kota Semarang.

Untuk bentukan ada yang berbeda di depan Ruko Mataram yang membedakan dengan setting yang lain yaitu tidak adanya jalur lambat yang langsung terkait dengan jalan raya dengan bentuk jalur pedestrian yang miring,

kemudian sisi selatan koridor jalan jalur pedestrian berhubungan langsung dengan jalan raya bisa dilihat pada gambar 4.34.

Dari semua segmen yang ada ditemukan atribut pejalan kaki yang telah dijelaskan pada temuan dan pembahasan diatas yaitu aksesibilitas, keamanan, kenyamanan fisik, kenyamanan sensory, visibilitas dan kesesakan.

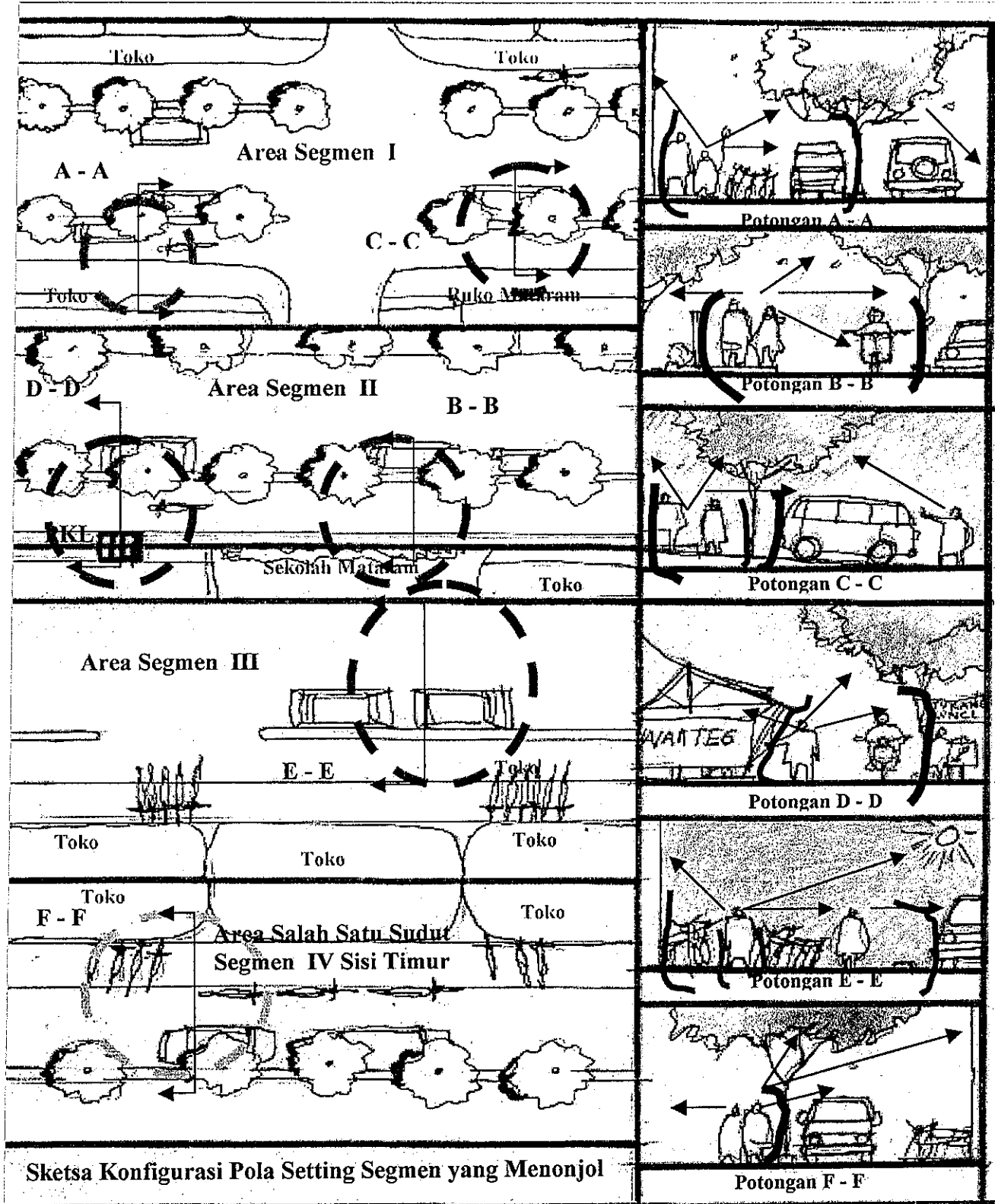
Berdasarkan pola setting yang terbentuk maka dari keterkaitan hubungan konfigurasi koridor jalan MT. Haryono Semarang mempunyai kecenderungan yang sama dalam kesatuan koridor jalan yang membedakan hanya pada segmen I, II, III dan IV aktivitas dan pertokoan yang menjual barang selain onderdil / variasi dan elektronika di jalan MT. Haryono hanya sebagai pendukung aktivitas pokok sebagai pusat perdagangan onderdil / variasi kendaraan dan elektronika pada jalan koridor perdagangan tersebut.

Diungkap bahwa sebagian fungsi pertokoan pada segmen I, II, III dan IV muncul keramaian aktivitas pada toko yang menjual barang tersebut sedang untuk yang lain hanya sebagai pelengkap atau tambahan dari pusat onderdil/variasi dan elektronika pada toko lain khusus pada sebagian segmen I, III dan IV.

Konfigurasi antar segmen dengan interpelasi dan korelasi koridor jalan juga terbentuk dari jumlah pengunjung dari aktivitas keramaian yang terpusat di sebagian segmen I, II dan sebagian segmen III namun seperti yang telah dijelaskan diatas, hubungan yang terjadi menimbulkan aktivitas dari pola setting yang hampir sama dari satu segmen dengan segmen yang lain, karena fungsi perdagangan yang sama dan hanya terdapat perbedaan pada aktivitas perdagangan

yang dijual dan keramaian atau jumlah pengunjung yang datang) dijelaskan seperti pada gambar 4.35 dan gambar 4.36

Dari penjelasan diatas, dapat diungkapkan bahwa konfigurasi antar segmen dengan hubungan koridor jalan berdasarkan tingkat keramaian kedatangan pejalan kaki relatif tidak sama, adanya jalur lambat, jalur pedestrian dan pepohonan yang terputus oleh penggal jalan. Ditambah tampilan bangunan dan ketinggian yang berbeda namun sebagian dominan sama, memberikan kesan bahwa koridor jalan MT. Haryono merupakan satu kesatuan dengan membentuk satu poros yang kuat, walaupun bervariasi aktivitas perdagangan dan jasanya (dominan onderdil / variasi dan elektronika).



Sketsa Konfigurasi Pola Setting Segmen yang Menonjol



Judul : Jalur Pedestrian Pada Sentra Perdagangan Elektronik dan Onderdil Kendaraan Ditinjau Dari Perilaku Pengguna
(Studi Kasus : Jl. MT. Haryono Semarang)

Dosen Pembimbing :
Ir. Edi Purwanto, MT
Ir. Djoko Indrosaptono, MT

Dikerjakan Oleh :
Yudha Bhakti Diliawan
Nim : L4B001195

Gambar : 4.34 Pola Setting Jalur Pedestrian Jalan MT. Haryono
Halaman : 254

Sumber : Pengamatan dan Observasi Lapangan Desember 2002

Keterangan :

- : Batas Pergerakan Pejalan Kaki
- : Kemampuan Pandang dan Rangsangan yang diterima Pejalan Kaki dari Setting

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang didapat dari temuan penelitian dan pembahasan, adalah :

- 1) Kesimpulan yang terkait dengan *attribute* dan *property*, yaitu :
 - A) - Ditemukan atribut pejalan kaki yang beraktivitas di koridor jalan MT. Haryono adalah aksesibilitas, keamanan, kenyamanan fisik, kenyamanan sensory, visibilitas dan kesesakan.

Diantara jenis atribut tersebut yang lebih diminati dan dibutuhkan oleh pejalan kaki selama melakukan aktivitas adalah keamanan.

- Properti, yang diinginkan oleh pejalan kaki di koridor jalan MT. Haryono, sebagai dukungan terhadap atribut, adalah :
 - Adanya tempat pemberhentian kendaraan umum yang mudah dicapai dan tempat istirahatnya.
 - Pejalan kaki tidak terhalang oleh PKL, pembatas jalan , parkir atau aktivitas toko dan. pejalan kaki dapat memilih jalur pejalan kaki yang diinginkan sehingga mudah menuju tempat belanja dan pelayanan jasa
 - Dimensi jalur pejalan kaki cukup untuk berjalan sendiri atau paling tidak untuk bertiga.
 - Teduh dan tidak terkena sinar matahari secara langsung.

- Pandangan bebas tidak terhalang oleh sesuatu, saat menyeberang sehingga tidak terserempet kendaraan saat berjalan atau mencari barang.

B) - Ditemukan juga atribut yang digunakan oleh PKL, sopir kendaraan pribadi / umum, tukang becak, tukang parkir, pengemudi motor dan pemilik toko adalah kenyamanan sensory, keamanan, aksesibilitas, visibilitas dan kontrol.

Atribut yang diminati dan dibutuhkan oleh pejalan kaki selama melakukan aktivitas adalah kenyamanan sensory.

- Properti, yang diinginkan oleh pejalan kaki di koridor jalan MT. Haryono, sebagai dukungan terhadap atribut, adalah :

- Terhindar dari panas matahari langsung
- Kemudahan mendapatkan calon pembeli dan penumpang serta menaikkan dan menurunkannya
- Kemudahan pencapaian untuk menghindari pejalan kaki/becak lewat/ parkir.
- Kemudahan mendapatkan pandangan yang luas dan tidak terhalang
- Ada penjaga parkir

C) - Diungkapkan atribut yang berkaitan dengan tempat parkir di tepi jalan raya dan parkir di jalur lambat adalah kenyamanan sensory, keamanan dan aksesibilitas.

- Properti yang mendukung atribut pengemudi saat parkir , adalah :

- Tidak terserempet kendaraan
 - Aman dari bahaya kehilangan karena ada tukang parkir
 - Terhindar dari sinar matahari langsung (terlindung bayangan pohon)
 - Kemudahan pencapaian ke toko
- D) - Ditemukan atribut bagi pejalan kaki dalam satu kesatuan koridor adalah aksesibilitas, keamanan, kenyamanan sensory.
- Properti yang mendukung atribut tersebut adalah :
- Kemudahan pencapaian antar segmen.
 - Kemudahan berjalan dengan tanpa gangguan terserempet, penggalang / jalan dan lain-lain.
 - Terhindar dari panas matahari langsung (terlindung bayangan pohon dan bayangan bangunan).
- 2) Diungkapkan temuan yang berhubungan dengan pola *setting*, jalur pedestrian, motivasi pejalan kaki dan konfigurasi koridor dari tiap segmennya, yaitu :
- A) Pola setting yang terbentuk di koridor jalan MT. Haryono berdasarkan tuntutan atribut dan properti pejalan kaki dan pengguna lain menunjukkan adanya kesamaan dan juga perbedaan sesuai dengan karakteristik setting di masing-masing segmennya.
- B) Fasilitas perdagangan dan jasa yang ada jalan MT. Haryono merupakan fasilitas campuran, tidak hanya pelayanan perdagangan elektronika dan

onderdil kendaraan, walaupun fasilitas tersebut yang dominan yang saling mendukung aktivitasnya.

- C) Jalur pedestrian pada jalan MT. Haryono belum bisa memenuhi tuntutan pejalan kaki yang berjalan di jalan tersebut dari aktivitas tiap segmen dan pola setting di tiap segmennya.
- D) Kedatangan dan motivasi pejalan kaki (pengunjung) didominasi keinginan untuk mencari barang / berbelanja terhadap barang khususnya toko onderdil / variasi dan elektronika pada segmen I serta III, dan pada area segmen II.
- E) Konfigurasi antar segmen koridor jalan memberikan kesan bahwa koridor jalan MT. Haryono merupakan satu kesatuan dengan membentuk satu poros yang kuat, walaupun bervariasi aktivitas perdagangan dan jasanya.

5.2 Rekomendasi

Ada beberapa rekomendasi bagi perencana dan perancang kota, Pemerintah Daerah dan penelitian lebih lanjut, yaitu :

1. Rekomendasi untuk Perencana dan perancang kota serta Pemerintah Daerah Kota Semarang, yaitu :

Berdasarkan hasil temuan dari properti pejalan kaki, Perencana dan perancang kota serta Pemerintah Daerah Kota Semarang perlu melakukan penataan kembali koridor jalan MT. Haryono Semarang sebagai sentra perdagangan elektronik dan onderdil kendaraan.

Ada persamaan dan tambahan yang membedakan pada penataan dari tiap segmen, sebagai hasil temuan yang timbul dari pola setting tiap segmen tersebut, yaitu :

- Membuat perbaikan terhadap kerusakan pada permukaan jalur pedestrian yang rusak di jalan MT. Haryono
- Menambah pohon pelindung di pembatas jalan sisi timur jalan MT. Haryono pada daerah yang panas.
- Mendesain dimensi jalur pejalan kaki pada setiap penggal jalan/gang diberikan trap/miring dengan pendekatan antropometrik.
- Merencanakan jalur pedestrian dan area jalur lambat pada koridor jalan MT. Haryono dengan model *Semi Mall* yaitu mal yang dikombinasi antara jalur pejalan kaki, pertokoan dan alat transportasi.
- Melengkapi jalur pejalan kaki dengan bentuk dan posisi *street furniture*, tempat penyeberangan, rambu lalu lintas (pada perempatan/pertigaan jalan) yang tepat serta tanda khusus bagi penyandang cacat seperti pada jalur pejalan kaki di jalan Malioboro.
- Menata koridor jalan MT. Haryono secara tepat bagi properti untuk pengemudi kendaraan, mobil, angkutan, becak, posisi parkir dan PKL agar dapat beraktifitas tanpa mengganggu perjalan kaki.
- Membuat peraturan dan kebijakan yang tepat pada perencanaan dan perancangan koridor perdagangan dari yang telah disebutkan, bagi Pemerintah Kota Semarang.

2) Untuk perkembangan ilmu arsitektur, perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai :

- Kajian pertumbuhan bangunan perdagangan dan jasa terhadap perubahan fungsi jalur pedestrian pada koridor jalan MT. Haryono Semarang ditinjau dari perilaku pengguna.

DAFTAR PUSTAKA

Anonim, 1989, **Semarang dari Masa ke Masa**, Pemda Kota Semarang.

Appleyard, Donald, 1984, **Livable Streets Los Angeles**, University of California Press.

Baker, Geoffrey, and Furo Bruno, 1957, **Parking**, Reinhold Publishing Co.

Bell, Paul A, 1976, **Environmental Psychology**, W.B. Saunders Company, Philadelphia,

Boedjo, P dkk, 1986, **Arsitektur, Manusia dan Pengamatannya**, Djambatan Jakarta.

Brambilla, 1977, **For Pedestrian Only : Planning, Design and Management of Traffic Free Zones**, New York : Whitney Library of Design

Center, David, 1977, **The Psychology of Place**, The Architectural Press, London

Edi Purwanto, 2001, **Seminar Nasional "Psikologi Ruang dalam Arsitektur dan Kota"**, Semarang

Eko Budiharjo, 2001, **Seminar Nasional "Psikologi Ruang dalam Arsitektur dan Kota"**, Semarang

Gifford, 1987, **Environmental Psychology, Princip and Praltice**, Univercity of Victoria.

Gordon Cullen, 1961, **The Consice Townscape**, Van Nostrand, Reinhold, New York, Toronto, London, Melbourne.

Hall, Edward T, 1966, **The Hidden Dimension**, Doubleday and Company, Inc, New York.

Haryadi, Setiawan, 1995, **Arsitektur Lingkungan Dan Perilaku**, Dirjen Depdikbud, Jakarta.

Joe, Liem Than, 1933, **Riwayat Semarang Boekhandel Ho Kim Yoe**, Semarang.

Krier, Rob, 1979, **Urban Space**, Rizzoli International Publication Inc, New York.

Lang, Jon, 1987, **Creating Architectural Theory, The Role of The Behavioral Science in Environmental Design**, Van Nostrand Reinhold Company.

Lynch, Kevin, 1975, **The Image of The City**, Massachusetts Institut of Tecniligy, USA.

Miles, Matthew, Hyberman, Michael, **Analisis Data Kualitatif**, UI Press, 1992.

Moore, G. T., 1989, **Pengkajian Lingkungan Perilaku**, (Terj), dalam pengantar Arsitektur, Editor Snyder dan Catanese, Erlangga, Jakarta.

Mouden Anne (ed), 1987, **Publis Street for Public Use**, New York Van Nostrand Reinhold Co,

Noeng Moehadjir, 1992, **Metodologi Penelitian Kualitatif**, Rake Serasih, Yogyakarta.

Rapoport, Amos, 1977, **Human Aspects of Urban Form**, Perhamon Press.

Rapoport, Amos, 1987, **The Meaning of The Built Environment**, Sage Publications, London.

Rubenstein, Harvey M, 1992, **Pedestrian Mall, Streetsapes and Urban Space**, New York : Jhon Waley and Sons Inc.

Sarlito, Wirawan Sarmono, 1992, **Psikologi Lingkungan**, PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.

Shirvani Hamid, 1985, **The Urban Design Process**, Van Nostrand Reinhold Company, New York.

Spreiregen, Paul D, 1965, **Urban Design : The Architecture of Town and Cities**, New York : Mc Graw Hill Book Company.

Syaifudin, 1987, **Pedestrian Kota Bandung**, Jurusan Teknik Planologi, ITB, Bandung.

Trancik, Roger, 1986, **Finding Lost Space**, Van Nostrand Reinhold, New York.

Utermann, RK, 1984, **Accimodation The Pedestrian**, Van Nostrand Reinhold company.

Weisman, J, 1981, **Modeling Environment Behavior System**, Journal Of Man Environmental Relation.

Tesis

Nurhikmah Budi Hartanto, 1997, Fungsi Laten Jalur Pejalan Kaki, Di Pusat Kota Yogyakarta, Studi Kasus : Trotoar Jalan Malioboro, Tesis, MTA UGM

Mulyadi Widodo, 2002, Jalur Pejalan Kaki Jalan Pandanaran Semarang, Pendekatan Perilaku Pejalan Kaki, Tesis, MTA UNDIP

Widyaningrum, 2001, Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Ruang Publik, Pendekatan Perilaku Pejalan Kaki, Studi Kasus : Koridor Jalan Agus Salim Semarang, Tesis, MTA, UNDIP